

Godstransportmarknaden på järnväg

Inge Vierth

Utredningsledare, M.Sc. (Economics)

Magnus Landergren

Forskningsassistent, M.Sc. (Economics)

Statens väg- och transportforskningsinstitut

Innehållsförteckning

| | |
|--|------------|
| Referat | 585 |
| Förord..... | 587 |
| Kvalitetsgranskning..... | 589 |
| Sammanfattning..... | 591 |
| Summary | 593 |
| 1. Inledning..... | 595 |
| 1.1. Bakgrund | 595 |
| 1.2. Syfte | 596 |
| 1.3. Arbetssätt | 597 |
| 2. Avregleringen av godstrafiken på järnväg..... | 598 |
| 2.1. Järnvägsföretagen..... | 598 |
| 2.1.1. Fyra grupper av järnvägsföretag som genomför godstransporter | 599 |
| 2.2. Marknaden för godstransporter på järnväg | 602 |
| 2.2.1. Intermodal och intramodal konkurrens..... | 602 |
| 2.2.2. Internationella godstransporter..... | 605 |
| 2.3. Koncentration | 602 |
| 2.3.1. Tonkm..... | 606 |
| 2.3.2. Nettoomsättning | 608 |
| 2.3.3. Anställda | 609 |
| 2.3.4. Green Cargos andelar på marknaden exkl. LKAB | 610 |
| 2.3.5. Herfindahl-Hirschman index (tonkm)..... | 611 |
| 2.4. Rörelseresultat..... | 612 |
| 2.5. Effektivitet..... | 613 |
| 2.5.1. Nettoomsättning per anställd..... | 613 |
| 2.5.2. Tonkm per anställd..... | 614 |

| | | |
|-----------|--|------------|
| 2.6. | Priser och kvalitet..... | 615 |
| 2.6.1. | Prisutveckling per grupp..... | 616 |
| 2.6.2. | Prisutveckling jämfört med väg- och sjötransporter | 617 |
| 2.6.3. | Kvalitet på transporttjänster..... | 618 |
| 3. | Hinder på marknaden för godstransporter på järnväg ... | 619 |
| 3.1. | Tillgång till marknaden | 619 |
| 3.2. | Tillgång till gemensamma faciliteter och tjänster..... | 620 |
| 3.3. | Tillgång till rullande materiel..... | 622 |
| 3.4. | Administrativa bördor..... | 624 |
| 4. | Järnvägsgodsets konkurrenter..... | 625 |
| 4.1. | Konkurrens mellan person- och godstransporter på järnväg | 625 |
| 4.2. | Konkurrens mellan trafikslagen på godstransport- marknaden..... | 629 |
| 5. | Problem och lösningar för järnvägstransporter..... | 632 |
| 5.1. | Tillgång till infrastrukturen | 632 |
| 5.1.1. | Brist på kapacitet..... | 632 |
| 5.1.2. | Tilldelning av tåglägen - regelverk | 632 |
| 5.1.3. | Bättre utnyttjande av kapaciteten | 636 |
| 5.1.4. | Utbyggnad av infrastruktur..... | 638 |
| 5.2. | Bristande tillförlitlighet..... | 639 |
| 5.3. | Tillgång till lokförare..... | 641 |
| 6. | Slutsatser | 642 |
| 7. | Referenser | 646 |

Referat

Denna rapport syftar till att beskriva hur den svenska godstransportmarknaden fungerar på järnväg och ge en bild av hur den kan fortsätta att utvecklas. Den är skriven som ett underlag till Utredningen om järnvägens organisation (N 2013:02). Rapporten följer upp och utvecklar de frågeställningar och den statistik som presenterades i VTI-rapport 741 (Vierth, 2012) men är i allt väsentligt nyskriven.

Det är 20 år sedan marknaden för godstransporter på järnväg avreglerades. Rapporten hävdar att det finns en huvudsakligen fungerande konkurrens på godstransportmarknaden på järnväg, men att vissa hinder återstår. Green Cargo är fortfarande den dominerande aktören men dess marknadsandelar minskar stadigt. Kapaciteten i järnvägssystemet bedöms vara ett betydande hinder om trafiken ska öka. Att banavgifterna börjat användas som styrmedel är positivt och den utvecklingen bör fortsätta. Banavgifterna bör höjas, speciellt på bandelar där det saknas tillräcklig kapacitet. Processen kring ansökningar om tåglägen är tidskrävande och byråkratisk. En modern tåglägestilldelning skulle kunna öka kapaciteten och göra järnvägen mer flexibel. Tillförlitligheten i järnvägssystemet är låg, speciellt för godstrafiken. En högre tillförlitlighet skulle förbättra järnvägens konkurrenskraft i förhållande till de andra trafikslagen.

Förord

År 1996 avreglerades den svenska marknaden för godstransporter på järnväg och år 2007 skedde motsvarande i EU. VTI-rapport 741 (2012) följde upp utvecklingen i form av hur antal järnvägsföretag, kostnadseffektiviseringar och innovationer med mera utvecklades till och med 2010. Denna rapport följer upp med utvecklingen fram till år 2014. Ytterligare en målsättning är att svara på frågan hur godstransporterna på järnväg kan förväntas utvecklas och vilken typ av åtgärder som kan behövas för att stärka utvecklingen.

Magnus Landergren och Inge Vierth har tagit fram rapporten på uppdrag av Utredningen om järnvägens organisation (N2013:02). Arbetet genomfördes under andra halvåret 2014 och första halvåret 2015.

Ett stort tack till Grete Berntsen, Anders Broberg och Lars Sjöberg på Trafikverket, Anders Ullvén på Transportstyrelsen och Ulrika Dietrichson på VTI som har varit behjälpliga att ta fram dataunderlag. Vi vill även tacka deltagarna i utredningens projektgrupp för godstransporter för deras kommentarer och synpunkter på tidigare versioner av rapporten.

Stockholm, oktober 2015

Inge Vierth
Projektledare

Kvalitetsgranskning

Intern peer review har genomförts 10 september 2015 av Professor Jan-Eric Nilsson. Författarna har genomfört justeringar av slutligt rapportmanus. Forskningschef Mattias Haraldsson har därefter granskat och godkänt publikationen för publicering 24 september 2015. De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis myndigheten VTI:s uppfattning.

Sammanfattning

Denna rapport syftar till att beskriva hur den svenska godstransportmarknaden fungerar på järnväg och ge en bild av hur den kan fortsätta att utvecklas. Den är skriven som ett underlag till Utredningen om järnvägens organisation (N 2013:02). Rapporten följer upp och utvecklar de frågeställningar och den statistik som presenterades i VTI-rapport 741 (Vierth, 2012) men är i allt väsentligt nyskriven.

Det är snart två decennier sedan marknaden för godstransporter på järnväg avreglerades. Den statligt ägda tidigare monopolisten Green Cargo är fortfarande den dominerande aktören, men sedan avregleringen har ett dussin järnvägsföretag tagit sig in på marknaden och kontinuerligt tagit marknadsandelar. Sedan marknaden avreglerades har effektiviteten ökat, men lönsamheten har varit låg för järnvägsföretagen, speciellt på senare år. Det totala transportarbetet på järnväg och järnvägens andel av det totala transportarbetet ligger i dag ungefär på samma nivå som innan avregleringen.

Vi bedömer att det finns en i stort fungerande konkurrens på godstransportmarknaden men att det kvarstår fortfarande hinder som begränsar marknaden funktionssätt. I dagsläget är flera järnvägsföretag beroende av Green Cargo för sidotjänster som rangering och växling. Förutsättningarna för konkurrensneutrala sidotjänster bör förbättras och göras mer transparenta.

Godsmarknaden på järnväg konkurrerar med väg och sjöfart om godset och med persontåg om kapacitet på spåren. När förutsättningarna för gods på järnväg diskuteras är det viktigt att beakta konfliktytan med persontågen. Brist på kapacitet på några viktiga linjedelar bedöms vara det största hindret för järnvägsgodsets fortsatta utveckling. Den snabba ökningen av regional kollektivtrafik och långväga persontåg har tagit mycket kapacitet i anspråk, en utveckling som väntas fortsätta. Med mer differentierade banavgifter skulle den begränsade kapaciteten kunna användas på ett mer effektivt sätt. Att höja banavgifterna bedöms vara motiverat, speciellt på sträckor med kapacitetsbrist. Spåren skulle till exempel kunna användas mer effektivt om infrastrukturen och regelverken anpassades till längre tåg. Sverige har i dag kortare maxlängd för tåg än vad Danmark och Tyskland har.

Godstransporter har ett större behov av flexibilitet än persontransporter. De långa ansökningsperioderna för tåglägen är dåligt anpassade för näringslivet vars produktion kan skifta med kort varsel. Det är få företag förunnat att veta sin produktion och därmed sin transportefterfrågan mer än ett år i förväg. Tågplanen är i dag allt för stelbent. Med en effektivare planering och successiv justering av tågplanen under årets gång skulle ytterligare kapacitet kunna skapas.

Den låga tillförlitligheten utgör ett problem för godsmarknaden på järnväg, bara 80 procent av alla godståg ankommer i tid. Mindre förseningar är ofta inget problem men längre förseningar riskerar att förstöra de omlopp godstågen går i. På grund av den låga tillförlitligheten går inte tidskänsligt gods på järnväg.

Summary

This report aims to describe how the Swedish rail freight market works and how it might develop in the future. It is written as background material for the Committee Reviewing the Organisation of the Railway Sector. This report follows up on the questions and statistics presented in VTI-rapport 741 (Vierth, 2012), but it is in all relevant aspects newly written.

It has almost been two decades since the rail freight market was deregulated. The state owned former monopolist Green Cargo is still the dominant player, but since the deregulation a dozen firms have entered the market and continuously taken market shares. Since the deregulation the efficiency of the market has increased but the profitability has been low, especially during the last years. The transport performance on rail and the railway's share of the total transport performance is roughly on the same level as before the deregulation.

We conclude that there is competition in rail freight market, but that there are still some obstacles which limit the functionality of the market. Several firms are dependent on Green Cargo for ancillary services such as marshalling and shunting. The prerequisites for neutral ancillary services should be improved and made more transparent.

The rail freight market competes with trucks and ships for the cargo and with passenger trains for railway capacity. When discussing the rail freight market it is important to remember the conflict of interest with passenger trains. Insufficient capacity on a few important lines in the railway system is considered to be the main obstacle for increasing rail freight. The rapid increase of intercity and long-distance passenger trains has taken considerable rail capacity; this trend is expected to continue. With more differentiation of the track fees the scarce capacity can be utilized more efficiently. An increase of the track fees is warranted, especially on lines with insufficient capacity. The tracks could be used more efficiently if the infrastructure and regulations were altered in order to allow for longer trains. Sweden has a shorter maximum length for its trains than both Denmark and Germany.

Freight transports need more flexibility than passenger transports. The slow process for handling applications for train

slots is ill-suited for needs of the industry whose production can change with short notice. Not many firms know their production and consequently their transport demand a year in advance. The allocation of train slots is too rigid. With a more efficient allocation and on-going adjustments more capacity could be created.

The low reliability is a problem for the rail freight market, only 80 percent of all freight trains arrive on time. Small delays seldom constitute a problem but as delays grow longer the risk of breaking the daily circulation schedule increases. Due to the low reliability time sensitive goods are generally not transported on rail.

1. Inledning

1.1. Bakgrund

EU:s direktiv 91/440 EEC om utvecklingen av gemenskapens järnvägar syftade till att underlätta anpassningen av EU:s järnvägar till marknadens behov; öka dess effektivitet genom att säkerställa förvaltningsmässigt oberoende för järnvägsföretagen; skilja förvaltningen av järnvägsdriften och infrastrukturen från transportverksamheten; förbättra den ekonomiska strukturen hos företagen i järnvägssektorn och säkerställa företagens tillgång till medlemsstaternas järnvägsnät. Genomförandet sker genom införandet av rättsakterna i de fyra järnvägspaketen från 2001, 2004, 2007 och 2013.¹ År 2012 antogs direktiv 2012/34/EU om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (*Single European Railway Area – SERA*), som reviderar det första järnvägspaketet.

I Sverige separerades 1988, tre år före EU-direktivet 91/440, SJ från infrastrukturhållaren Banverket (sedan 2010 Trafikverket). År 2001 delades SJ:s operativa del upp i självständiga aktiebolag bl.a. SJ AB, Green Cargo och Jernhusen. 1996 avreglerades den inhemska godstransportmarknaden och mellan 2004 och 2007 öppnades även den internationella godstransportmarknaden för konkurrens. 2010 öppnades också den svenska persontransportmarknaden. 2004 trädde den nya järnvägslagen (2004:519) i kraft som syftar till att öka effektiviteten i järnvägssystemet och järnvägens konkurrenskraft. Järnvägsinspektionen (sedan 2009 Transportstyrelsen) inrättades som ny tillsynsmyndighet i samband med avregleringen 1988. Effektivitetsaspekter inom järnvägen har behandlats i ett flertal propositioner, utredningar och forskningsprojekt. De utredningar som genomfördes mellan 1992 och 2011 sammanfattas i VTI-rapport 741 (Vierth, 2012).

¹ Genom införandet av rättsakterna i första järnvägspaketet 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg liberaliserades järnvägsmarknaden för internationella godstransporter på det transeuropeiska järnvägsnätet. Ytterligare öppningar av EU:s järnvägar skedde med införandet av det andra järnvägspaketet 2004 som avser driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet och en fullständigt öppen marknad för godstransporter på järnväg från 2007. Tredje järnvägspaketet från 2007 avser framför allt persontransporter. År 2013 presenterade kommissionen ett fjärde järnvägspaket som fortfarande är under förhandling. Det syftar till att förbättra säkerhet och driftskompatibilitet; underlätta transporter över gränser; samt förtydliga rollfördelningen mellan infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretagen.

1.2. Syfte

Vi ställer oss i denna rapport frågan hur avregleringen av marknaden för godstransporter på järnväg i Sverige och inom EU har påverkat de svenska transporterna sett ur ett effektivitets-perspektiv. Vierth (2012) följer utvecklingen till 2010. Denna rapport tar avstamp i Vierth (2012) och förlänger många av dess tidsserier till 2014 men tar sig även an nya frågeställningar och analyser. Slutsatserna uppdateras så att de ska ”kunna bidra till de behov som Utredningen av järnvägens organisation (N2013:02) har och kunna svara på frågor som hur godstransporterna på järnväg i Sverige (och internationellt) kan förväntas utvecklas i framtiden och vilken typ av åtgärder som kan behövas för att stärka denna utveckling”.²

Konkreta frågeställningar är:

- vilka effekter avregleringen av marknaden för godstransporter på järnväg har haft i termer av antal och typ av järnvägsföretag
- hur avregleringen har påverkat kostnadseffektiviteten, tjänsternas utformning, kvalitet och priser
- hur järnvägsföretagens finansiella resultat har utvecklats
- hur avregleringen har påverkat efterfrågan på järnvägstransporter
- om konkurrensen mellan järnvägsföretagen som transporterar gods fungerar tillfredställande eller om det återstår hinder och i så fall vilka dessa är
- hur omfattningen av godstransporter på järnväg förväntas utvecklas på kort och medellång sikt
- vilka andra faktorer som påverkar järnvägstransporter generellt på kort och medellång sikt

Till skillnad från VTI-rapport 741 (Vierth, 2012) fokuserar föreliggande rapport inte på internationella jämförelser.

² Utredningen om järnvägens organisation (N 2013:02), Uppdragsbeskrivning Inge Vierth, 2014-09-22.

1.3. Arbetsätt

Frågeställningarna besvaras med stöd av material som har tagits fram av myndigheter, forskare och järnvägsföretag m.m. Årsredovisningar från de svenskregistrerade järnvägsföretagen samt statistiska uppgifter från Trafikverket och Trafikanalys fram till år 2014, som är det mest aktuella helår som vi har uppgifter för, analyseras. Dessutom genomförs intervjuer med några centrala aktörer.

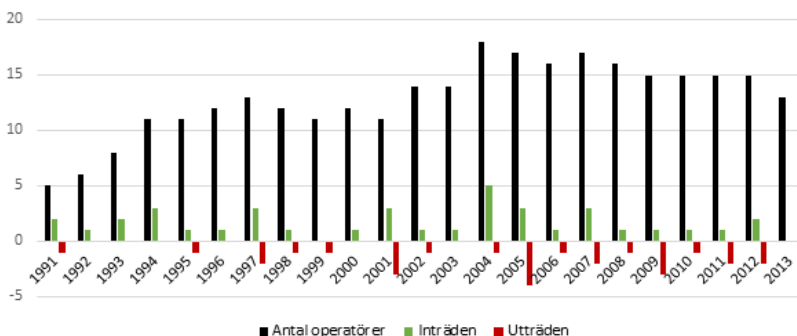
Rapporten har följande disposition. I kapitel 2 analyseras företagen som agerar på järnvägsgodsmarknaden och grundläggande statistik om godstransportmarknaden. I kapitel 3 diskuteras om det finns återstående hinder på denna marknad som begränsar konkurrensen och effektiviteten. I kapitel 4 diskuteras konkurrensen mellan person- och godstransporterna på järnväg i Sverige och hur godstransporterna på järnväg i, till och från Sverige förväntas utvecklas, både i förhållande till persontransporterna på järnväg och i förhållande till godstransporterna på väg och till sjöss. I kapitel 5 diskuteras tillgången till infrastrukturen och lokförare samt tillförlitligheten för järnvägstransporter generellt. I kapitel 6 dras några övergripande slutsatser.

2. Avregleringen av godstrafiken på järnväg

2.1. Järnvägsföretagen

Sedan 1991, fem år före avregleringen av den inhemska marknaden för godstransporter på järnväg 1996, blev det möjligt för matarbanor att träffa samarbetsavtal med SJ. 1991/1992 beviljades det statliga gruvföretaget LKAB egen trafikeringsrätt för godstrafik på Malmbanan. År 1996 bildades dotterbolaget Malmtrafik i Kiruna AB (MTAB). Sedan år 2012 heter företaget LKAB Malmtrafik AB, men kommer här kallas LKAB.

Figur 1 Antal aktiva aktörer i Sverige samt marknadsinträden och utträden 1991-2013



Källa: Transportstyrelsen. Data för antalet företag 2014 fanns inte tillgängligt när rapporten skrevs.

Sedan 1996 har 28 företag fått tillstånd att befordra gods på järnväg och lika många har lämnat marknaden. 2013 fanns 13 järnvägsföretag registrerade med tillstånd att befordra gods, vilket var två färre än under perioden 2009–2012.

Sedan 1 januari 2011 är TGOJ Trafik AB³ – som har bedrivit godstransporter på järnväg och hyrt ut samt underhållit järnvägsfordon för godstransport – en integrerad del av Green Cargo AB. Mot slutet av 2010 sålde Green Cargo sin andel i CargoNet till NSB.⁴ Sedan dess ägs CargoNet AS till 100 procent av NSB och är

³ Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösunds Järnvägar.

⁴ CargoNets kärnverksamhet är kombinerade transporter. CargoNet AS ägdes under åren 2004–2010 till 45 procent av Green Cargo och till 55 procent av den statliga norska järnvägen NSB. CargoNet AB är den svenska verksamheten av CargoNet AS. CargoNet AB

konkurrent till Green Cargo, vilket gör att företaget övergick till den kategorin med fristående aktörer på den svenska marknaden, se Figur 2. Detta innebär att de traditionella järnvägsföretagen (Green Cargo-koncernen) sedan 2011 enbart innehåller Green Cargo AB och DB Schenker Rail Scandinavia AS. DB Schenker Rail samägs sedan 2008 av Green Cargo (49 procent) och DB (51 procent) och tillhandahåller godstransporter mellan Sverige, Danmark och Tyskland.

År 2012 gick Peterson Rail i konkurs. Peterson Rail AB var ett dotterbolag till Peterson Rail AS i Norge. Bolaget transporterade timmer och massa för produktion av papper och wellpapp i Norge. Under 2011 köpte Peterson Rail Stena Recycling. Samma år lämnade Stena Recycling godstransportmarknaden.⁵ RushRail AB bildades hösten 2010. Företaget kör bl.a. virkestransporter och kombi-transporter till och från Göteborgs Hamn. I december 2013 ansökte RushRail om företagsrekonstruktion vilken beviljades. Sedan 2014 är Scandinavian Trainpartners AB majoritetsägare.

2.1.1. Fyra grupper av järnvägsföretag som genomför godstransporter

För att visa utvecklingen i stora drag på marknaden för godstransporter på järnväg 2010, har vi delat upp järnvägsföretagen i fyra grupper:

1. LKAB Malmtrafik AB (blå).
2. De traditionella järnvägsföretagen dvs. det statliga järnvägsföretaget Green Cargo och företag som är knutna till Green Cargo (grön). Hänvisas också till som Green Cargo-koncernen. I den internationella litteraturen kallas dessa företag *incumbents*.
3. Fristående järnvägsföretag med fler än 20 anställda (röd).
4. Fristående järnvägsföretag med färre än 20 anställda (grå).

anger t.ex. att man avvecklar sin intermodala verksamhet i Sverige från 2012 pga. dålig punktlighet, sviktande resultat och en terminalregim som inte fungerar som avsett för att upprätthålla den kvalitet och effektivitet kunderna kräver (CargoNet, 2011).

⁵ Stena Recycling AB ingår i den del av Stena Metallkoncernen som bedriver återvinningsverksamhet. År 2014 tecknade Stena ett fyraårigt avtal med Green Cargo som nu kör deras transporter.

Den schematiska bilden i figur 2 visar att flera avknoppningar, fusioner, konkurser, nystarter och namnbyten har förekommit över tiden. I Tabell 1 ges en översikt över ägandet (statligt/privat/svenskt/utländskt) av företagen.

Figur 2 Schematisk bild över järnvägsföretag som genomför godstransporter i Sverige sedan 1991

| 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|----------------|------|------|-------|------|-------------|------|------|--------------------|------|------------------|------|-------------------------------|-----------------|------|------|---------------|-----------|--------------|-----------|-------------------|------|---------|------|
| LKAB | | | | | MTAB (LKAB) | | | | | | | | | | | | | | | | LKAB | | |
| SJ | | | | | | | | | | Green Cargo | | | | | | | | | | | | | |
| TGOJ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | DB Schenker Rail | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | CargoNet AS / CargoNet AB | | | | CargoNet AS | | | | | | | |
| | | | TÅGAB | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | Hector Rail | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | TX Logistik | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | Peterson Rail | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Rush Rail | | | | |
| Inlandsbana | | | | | | | | | | | | | | | | | | Inlandståget | | | | | |
| BK TÅG | | | | | | | | | | | | MidCargo | | | | CFL Cargo | | | | | | | |
| Shortline Väst | | | | | | | | FalköpingsTerminal | | | | Tågfrakt Produktion i Sverige | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | Skånetåg | | VV Produktion | | | Stena Recycling | | | | Real Rail | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | Railcare tåg | | | | | | | | Railcare Logistik | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | TM Rail | |

Källa: Trafikverket, Branschföreningen Tågoperatörerna, årsredovisningar.

I gruppen *större fristående järnvägsföretag* (fler än 20 anställda) ingår utöver CargoNet AS och Rush Rail, som nämns ovan, även:

- Tågåkeriet i Bergslagen AB (TÅGAB) började sin verksamhet 1994 på entreprenad åt SJ. Bolaget bedriver godstransporter och persontrafik samt underhåll och service av järnvägsfordon. Sedan 2003 kör TÅGAB egna godstransporter i Sverige och till och från Norge. Tågåkeriet i Bergslagen AB bör ej förväxlas med regionaltågssystemet *Tåg i Bergslagen AB*.
- Hector Rail AB bedriver sedan 2004 godstransporter och persontransporter samt därmed förenlig verksamhet främst i Sverige, Norge, Danmark och Tyskland. Företaget ägdes huvudsakligen av den norska familjen Hoegh, en stor internationell

aktör inom rederinäringen fram till 2014 då EQT Infrastructure II gick in som majoritetsägare.

- TX Logistik AB är ett helägt dotterbolag till TX Logistik AG som grundades år 2004 och har sitt säte i Tyskland. Den italienska staten ägde delar av TX-Logistik men har sålt av sin andel till ett tyskt logistikföretag. Transportstyrelsen drog 5 oktober 2015 in TX Logistikts säkerhetsstillstånd och företaget får därmed inte fortsätta sin verksamhet. Kammarrätten upphävde tillfälligt Transportstyrelsens beslut men gick sedan på Transportstyrelsens linje att tillståndet ska återkallas (Transportstyrelsen, 2015). Hur situationen kommer att utvecklas är oklart när denna rapport skrivs.

I gruppen *fristående mindre järnvägsföretag* (färre än 20 anställda) ingår

- Inlandsbanan AB ägs av de 15 kommunerna efter inlandsbanan, från Mora till Gällivare, och ska utveckla och förvalta spår-anläggningar, fördela rättigheter samt tillhandahålla den bas-service på och längs banan som järnvägstransportföretagen behöver. Med bildandet av dotterbolaget Inlandståget AB får företaget en tydlig skiljelinje mellan infrastrukturförvaltning och tågdragnig. Inlandståget AB ska bedriva tågtrafik med såväl godståg som persontåg samt därmed förenlig verksamhet.
- CFL Cargo Sverige (tidigare Midcargo, BK TÅG AB och BSM Järnvägar AB) var 1994 ett av de första privatägda järnvägsföretagen som fick tillstånd att köra i privat regi. Företaget utförde spårbundna transporter och landsvägstransporter av personer och gods, bedrev konsultverksamhet, uthyrning av transportmedel och därmed förenlig verksamhet. I dag kör CFL Cargo enbart godstransporter.
- Railcare Logistik AB (tidigare RailCare AB). Railcare-koncernen genomför upprustningar och underhåll av järnväg samt godstransporter.
- Tågfrakt AB (tidigare Falköpings terminal och Shortline Väst) ingår i koncernen Tågfrakt Holding AB. Shortline Väst startade sin verksamhet 1994 som matarbolag och bytte namn till Falköpings terminal 2000 och sedan till Tågfrakt 2004. Bolaget

bedriver terminalhantering, godstransporter med lastbil och därmed förenlig verksamhet.

- TM Rail är sedan 2014 en aktör på marknaden. Företaget kör bland annat en hamnpendel mellan Örebro och Göteborg.
- Real Rail driver CargoNets intermodala verksamhet. Företaget ägs av Sandahlsbolagen och CargoNet.

Tabell 1 Översikt över ägandet av järnvägsföretag som genomför godstransporter år 2013

| | Statligt | Kommunalt | Privat |
|-----------|------------------|--------------|-------------|
| Svenska | LKAB | Inlandståget | Tågfrakt |
| | Green Cargo | | CFL Cargo |
| | | | TÅGAB |
| | | | Rush Rail |
| | | | Real Rail |
| Utländska | DB Schenker Rail | | TM Rail |
| | CargoNet AS | | Hector Rail |
| | | | TX Logistik |

Källa: Årsredovisningar, Allabolag.se, företagens hemsidor.

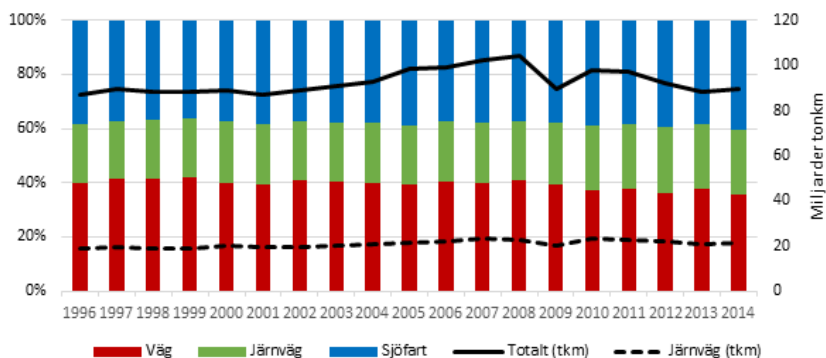
2.2. Marknaden för godstransporter på järnväg

2.2.1. Intermodal och intramodal konkurrens

Detta kapitel behandlar huvudsakligen godstransportmarknaden på järnväg, men inledningsvis jämförs järnvägen med de andra trafikslagen. Trafikslagen är både konkurrerande och kompletterade till varandra. Som Figur 3 visar har fördelningen mellan väg-, järnväg- och sjötransporter mätt i tonkilometer⁶ varit stabil under mätperioden. Järnvägens marknadsandel är 24 procent (2014), vägtransporterna och sjötransporterna har knappt 40 procent vardera.

⁶ Nettotonkilometer avses. Nettoton är lastens vikt. Bruttoton är lastens, lokens och vagnarnas vikt. Approximativt är nettovikten halva bruttovikten.

Figur 3 Intermodal fördelning



Anm. Staplar: Andel för trafikslagen på vänstra axeln.
Linjer: totalt transportarbete i miljarder nettotonkm på högra axeln.

Källa: Trafikanalys.

Figuren visar också det totala transportarbetet för alla trafikslag och för järnväg. Det samlade godstransportarbetet på järnväg i Sverige ökade med cirka tio procent under perioden 1997–2014. Godsmarknaden på järnväg ökade till och med finanskrisen 2008, därefter har trenden varit nedåtgående. Sedan 2010 har det totala transportarbetet minskat med 12 procent. Dessa förändringar är i linje med hur industriproduktionen utvecklats under perioden.

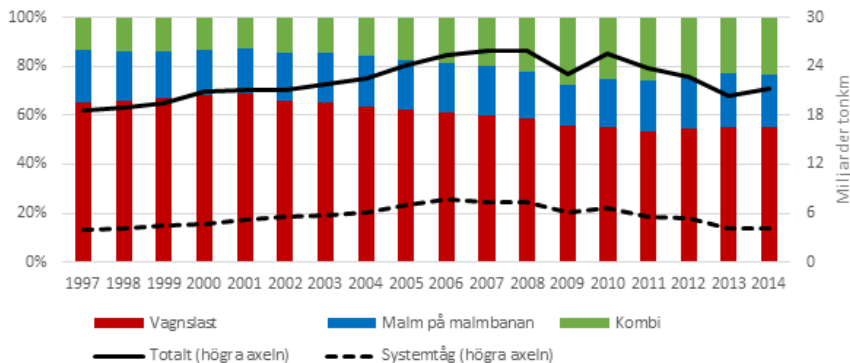
Uppgifterna i Figur 3 baseras på den officiella statistiken som tas fram av Trafikanalys. Regeringen har gett Trafikanalys i uppdrag att bl.a. redovisa ett samlat kunskapsunderlag om godstransporterna i Sverige och att lämna förslag till hur godstransportstatistiken kan säkerställas (N2015/5047/TS, 2015). Det finns kritik mot den officiella statistiken inom industrin. En ofta uppmärksam fråga är om den utländska lastbilstrafikens omfattning. Med den befintliga statistiken är det svårt att bekräfta eller förkasta påståendet om att den utländska lastbilstrafiken har ökat på järnvägens bekostnad. Vi förhåller oss till den officiella statistiken och bilden den förmedlar; diskussion kring hur statistiken kan förbättras bör ske i ett annat forum.

Järnvägsmarknaden kan delas in i olika segment som är vedertagna på den svenska marknaden men inte väldefinierade. Grundstommen är transporter som kombinerar olika trafikslag (kombi) och vagnslasttransporter. Dessa kan i sin tur ingå i

kategorin systemtransporter (ursprungligen tåg som gick från en fabrik till en annan där alla vagnar tillhör samma varuägare). Malmtransporter på malmbanan är systemtransporter men särredovisas på grund av sin omfattning. På grund av hur källmaterialet ser ut har vi valt att presentera vagnslast, kombi och malm. Systemtåg ingår inte i uppdelningen av andelar eftersom systemtåg är en övergripande kategori som innehåller delar av de tre övriga segmenten. Vi är medvetna om att uppdelningen inte är ändamålsenlig men tyvärr är det så statistiken är utformad.

Under mätperioden har vagnslast minskat med 11 procentenheter till 55 procent och kombigods har ökat med 11 procentenheter till 24 procent (Figur 4). Statistiken bygger huvudsakligen på självrapportering från järnvägsföretagen vilket öppnar för olika tolkningar av kategorierna. Med nya transportupplägg har också definitionerna blivit mindre relevanta, till exempel har många systemtåg blivit mer lika vagnslast i och med att de allt oftare omlastas och konsolideras med andra tåg. Därmed bör uppgifterna för segmenten tolkas med försiktighet.

Figur 4 Intramodal fördelning 1997–2014



Anm. Staplar: Marknadsandelar av transportarbete (%) på vänstra axeln.

Linjer: totalt transportarbete mätt i miljarder nettotonkm (heldragen linje och på högra axeln) samt systemtåg exklusive malmbanan mätt i miljarder nettotonkm (streckad linje och på högra axeln).

Källa: Trafikanalys.

Vagnslastsystemet kräver i motsats till kombi- och systemtransporter nätverk av tågbildningspunkter och rangerbangårdar för att

kunna genomföra transporter till/från ett större antal avsändare och mottagare. Enskilda vagnar eller vagnsgrupper från olika avsändare i en region samlas ihop, konsolideras och transporteras till rangerbangården i den mottagande regionen och fördelas på samma sätt som i den avsändande regionen till mottagarna. Systemet är förenat med ett större risktagande eftersom kunderna inte har en jämn produktion mot olika regioner vilket försvårar ambitionen att nå en hög fyllnadsgrad.

Tretton företag hade tillstånd att köra vagnslasttransporter 2013, men det är bara Green Cargo som har ett fullt utbyggt nätverk. Vagnslastsystemet kan inte upprätthållas av flera mindre järnvägsföretag och naturliga monopol är oundvikliga i vagnslastsystemet enligt Crozet et al (2014). I vagnslastsystemet kan det dock vara möjligt att mindre aktörer driver matartransporter åt Green Cargo. Ett potentiellt hot med avregleringen är att de skal-fördelar vagnslastsystemet medför går förlorade när allt fler företag konkurrerar om enskilda linjer. Problemet kan bli att järnvägen optimeras för enskilda linjer men suboptimeras som helhet. Megersa Abate på VTI undersöker denna problematik i en pågående studie.

2.2.2. Internationella godstransporter

Antalet svenska företag med gränsöverskridande verksamhet ökade successivt efter millennieskiftet. År 2000 fanns två företag – Green Cargo och MTAB (nuvarande LKAB) – 2001 följde DB-Schenker Rail och 2002 IKEA Rail. År 2004 tillkom Hector Rail och Tågåkeriet i Bergslagen som internationella järnvägsföretag medan IKEA Rail upphörde. År 2005 tillkom CargoNet AS och TX Logistik, år 2006 Ofotbanan (som upphörde 2009) och år 2008 Peterson Rail (som upphörde 2012). År 2013 fanns sju företag på den internationella marknaden. De flesta företag genomför nationella och internationella godstransporter, undantag är DB-Schenker Rail Scandinavia och CargoNet AS som enbart genomför internationella transporter mot kontinenten respektive Norge. En skillnad mellan de traditionella företagen och de nya företagen är att de nya som t.ex. Hector Rail kör sin internationella trafik i egen regi

medan de statliga företagen samarbetar med de statliga företagen i andra länder.

2.3. Koncentration

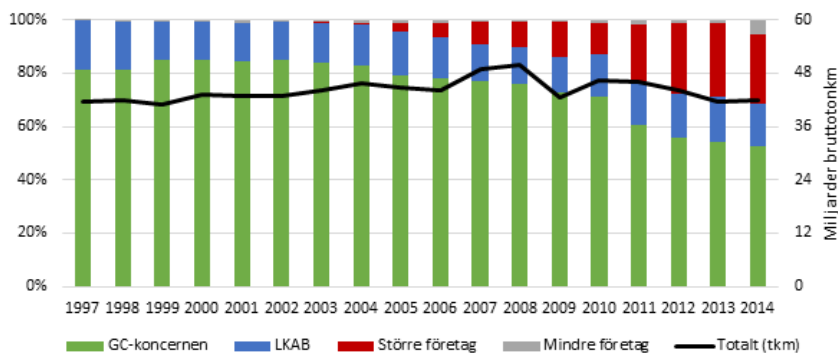
Olika nyckeltal kan användas för att följa marknadskoncentrationen över tid. Vi mäter koncentrationen med hjälp av företagsgruppernas andel av det samlade godstransportarbetet i Sverige; den samlade nettoomsättningen och det totala antalet anställda. Mot bakgrund av de speciella förutsättningarna för LKAB Malmtrafik AB beräknar vi som alternativ Green Cargo AB:s marknadsandelar exkl. LKAB. Slutligen visar vi Herfindahl-Hirschman-indexet (HHI) för transportarbete.

2.3.1. Tonkm

De olika järnvägsföretagens andelar av godstransportarbetet har uppskattats med hjälp av Trafikverkets och Inlandsbanans uppgifter⁷ om betalda spåravgifter. Spåravgifter betalas per brutto-tonkm, vilket resulterar i att datainsamlingen håller god kvalitet. Tonkm-uppgifterna baseras på fraktavtalen mot kund (inte avtal mellan järnvägsföretag). Järnvägsföretagen köper inte transporttjänster av varandra i någon i sammanhanget betydande omfattning (Sjöberg, 2015). De utlandsägda företagen och Stena Recycling som vi inte har årsredovisningar för är inte tillräckligt stora för att kunna påverka utfallet. Sammantaget saknas fyra procent av det samlade transportarbetet, varav tre procentenheter är från DB Schenker Rail Scandinavia och en procentenhet på Stena Recycling.

⁷ Inlandsbanans tonkm inkluderas till och med 2010 men inte för 2011–2013. Med totalt 80 miljoner bruttotonkm 2013 utgör Inlandsbanan ungefär 0,2 procent av det totala transportarbetet. Skillnaden är därmed försumbar.

Figur 5 Utvecklingen av marknadskoncentration mätt i utfört transportarbete



Anm. Staplar: Gruppernas marknadsandelar (vänstra axeln).
Linje: Totalt transportarbete i miljarder bruttotonkm (högra axeln).

Källa: Trafikverket och Trafikanalys.

Sammanställningen visar tydligt att de övriga större företagen successivt har tagit marknadsandelar från Green Cargo-koncernen (Figur 5). De större fristående järnvägsföretagens marknadsandel mätt i tonkm ökade från tre procent (2005) till 26 procent (2014). TÅGAB finns sedan 1994 på marknaden, Hector Rail och TX Logistik etablerade sig 2004 respektive 2005 och RushRail i slutet på 2010. Peterson Rail fanns mellan 2008 och 2012 på den svenska marknaden.

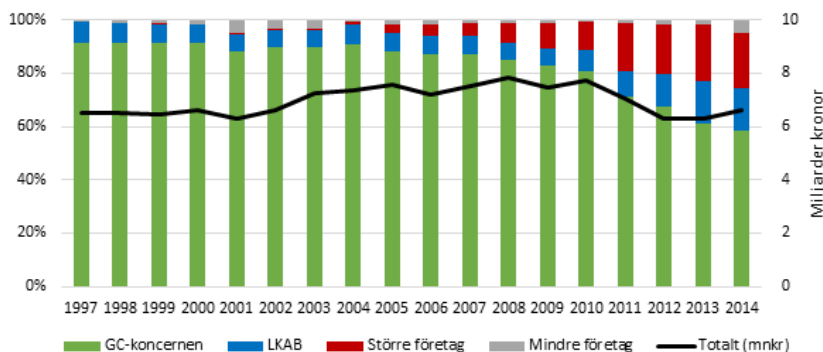
Mellan 2010 och 2011 ökade de större fristående företagen sin marknadsandel med tio procentenheter, det kan till stor del förklaras med att CargoNet lämnade Green Cargo-koncernen och blev det då största fristående järnvägsföretaget. Hector Rail tog 2013 över rollen som största fristående företag med knappt 40 procent av sammanlagt drygt elva miljarder tonkm i denna grupp. De mindre företagen hade genomgående en andel på cirka en procent, med undantag för 2014 då TM Rail och Real Rail ökade andelen till sex procent. LKAB:s andel är konjunkturkänslig och fluktuerade mellan 19 procent (1997) och 13 procent (2009). Green Cargos marknadsandel har minskat från 81 procent 1997 till 54 procent 2013.

2.3.2. Nettoomsättning

År 2014 var järnvägsföretagens sammanlagda nettoomsättning⁸ mätt i fasta priser på samma nivå som 1997. Under samma period har det skett en ökning av transportarbetet med elva procent, vilket tyder på en produktivitetsökning. Omräkningen till fasta priser har gjorts med KPI. Även mätt i andel av nettoomsättningen ökar de övriga större järnvägsföretagen sin marknadsandel på bekostnad av de traditionella företagen från en mycket låg nivå 1997 till 21 procent 2014 (Figur 6). Green Cargo-koncernens andel av den totala nettoomsättningen minskade successivt från 92 procent (1997) till 59 procent (2014). De övriga mindre företagen (med färre än 20 anställda) hade en marknadsandel på cirka en procent, undantaget för 2014 då andelen var fem procent. LKAB:s andel var länge relativt konstant mellan sex och sju procent, men har stigit de senaste åren och låg 2013 på knappt 16 procent vilket ungefär motsvarar LKAB:s andel av det totala transportarbetet.

⁸ Nettoomsättning är ett företags intäkter efter att moms och andra eventuella försäljningsskatter dragits av.

Figur 6 Utvecklingen av marknadskoncentration mätt i nettoomsättning



Anm. Staplar: Marknadsandel mätt i nettoomsättning (% – vänstra axeln).

Linje: total nettoomsättning (2014 års penningvärde i miljarder kronor högra axeln).

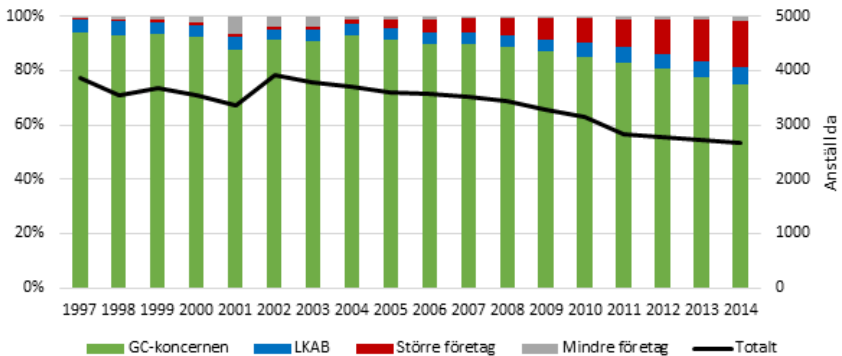
Källa: Årsredovisningar.

2.3.3. Anställda

Antalet anställda i de betraktade järnvägsföretagen minskade med 32 procent mellan 1997 och 2014.⁹ Som förväntat har gruppen övriga större järnvägsföretag ökat sin andel av de anställda på bekostnad av de traditionella järnvägsföretagen (Figur 7). De övriga större företagens andel ligger 2014 på 17 procent. Andelen för de övriga mindre företagen ligger på cirka en procent bortsett från åren 2001–2003 och 2014. LKAB:s andel har legat relativt konstant kring fem procent. I jämförelsen av företagens andelar mätt i antal anställda nedan beaktas inte att vissa företag har outsourcat personal, att de kan ha sidoverksamheter, annorlunda affärsmodeller eller verka på olika marknadssegment vilket påverkar personalintensiteten. Statistiken bör därför tolkas med försiktighet.

⁹ Den presenterade statistiken bygger på företagens årsredovisningar. Några företag med betydande verksamhet utanför järnvägsgodssektorn, exempelvis DB Schenker, har exkluderats. Uppgifterna om antalet anställda i årsredovisningarna överensstämmer inte helt med uppgifterna från Trafikanalys. Enligt Trafikanalys var 2 484 personer anställda inom gods- och trafik 2013 (Trafikanalys, 2013) jämfört med 2 734 enligt årsredovisningar.

Figur 7 Utvecklingen av marknadskoncentration mätt i anställda



Anm: Marknadskoncentrationen mätt i andelen anställda på vänstra axeln.
Linje: totalt antal anställda på högra axeln.

Källa: Årsredovisningar.

2.3.4. Green Cargos andelar på marknaden exkl. LKAB

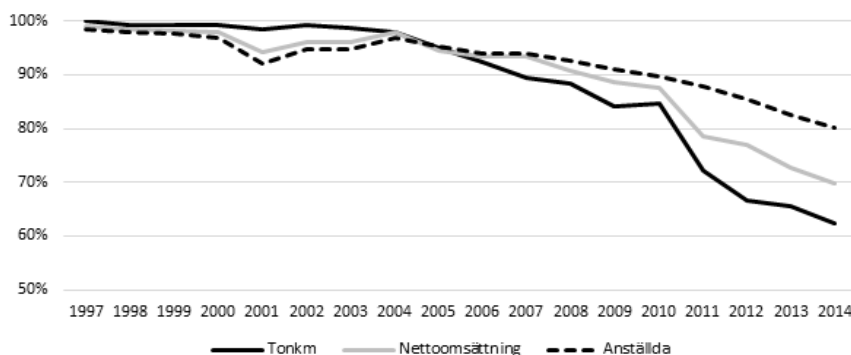
Om man betraktar den svenska marknaden för godstransporter på järnväg och bortser från LKAB – eftersom malmtransporterna går på en egen särskild bana – blir det tydligt att Green Cargo-koncernen fortfarande är den dominerande aktören men med snabbt fallande marknadsandel.

Figur 8 visar att Green Cargo år 2014 hade 80 procent av all personal inom järnvägsgodssektorn men bara genomförde 62 procent av det totala transportarbetet. Det betyder att varje anställd på Green Cargo producerar i genomsnitt mindre än hälften så mycket transportarbete som en anställd på de konkurrerande bolagen. För att uppnå samma transportarbete per anställd som branschen i övrigt skulle Green Cargo behöva minska personalstyrkan med 1 156 personer givet ett bibehållet transportarbete, alternativt öka transportarbetet med 137 procent med dagens personalstyrka. Mätt i nettoomsättning ser det inte riktigt lika illa ut för Green Cargo, med 70 procent av marknaden behövs 862 färre anställda och bibehållen nettoomsättning – alternativt 76 procent högre nettoomsättning med bibehållen personalstyrka – för att bolaget ska nå samma produktivitet som de fristående företagen. Det faktum att Green Cargo-koncernens andel av antalet anställda inom sektorn minskat långsammare än andelen av transportarbetet och nettoom-

sättning tyder på att den tidigare monopolisten har svårt att anpassa sig till en allt mer konkurrensutsatt marknad. Som det nämns ovan behöver statistiken som använder antalet anställda tolkas med försiktighet.

Som beskrivits tidigare tappar Green Cargo marknadsandelar, effektiviteten är låg och resultatet har varit kraftigt negativt under flera år. Hösten 2013 aviserades ett sparpaket vars mål var att verksamheten skulle kunna bedrivas med 100 färre lok och 600 färre medarbetare. Verksamhetens mål inkluderar en avkastning på operativt kapital på tio procent och en nettoskultsättningsgrad under 0,9. Enligt årsredovisningen för 2014 var avkastningen negativ och nettoskultsättningen 1,3. Det är inte uppenbart varför Green Cargo ska vara statligt ägt. Företaget agerar på en konkurrensutsatt marknad och fyller ingen särskild samhällsfunktion som inte också de privata aktörerna fyller. Ett möjligt undantag skulle vara vagnlastsystemet men om det inte klarar konkurrens är det inte effektivt system som är värt att bevara.

Figur 8 Utveckling av Green Cargo-koncernens marknadsandelar (exklusive LKAB)



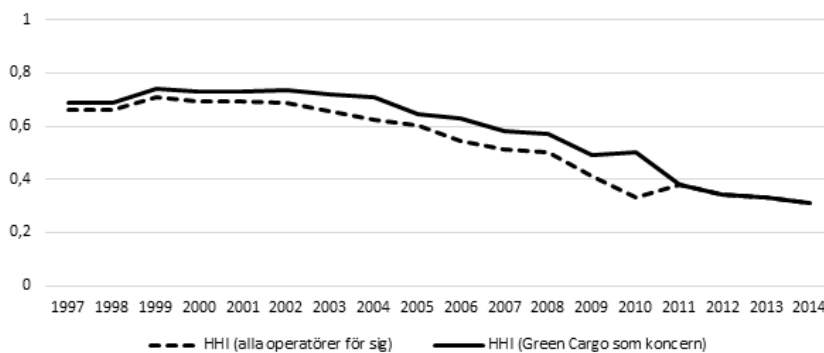
Källa: Årsredovisningar och Trafikverket.

2.3.5. Herfindahl-Hirschman index (tonkm)

Herfindahl-Hirschman-indexet (HHI) uppskattar koncentrationsgraden på en marknad. HHI definieras som summan av kvadraterna av marknadsandelarna för varje enskilt företag. Herfindahl-Hirschman-indexet ligger mellan 0 och 1, från en mycket stor mängd

mycket små företag till en monopolist. Vi beräknar Herfindahl-Hirschman-indexet baserat på andelen tonkm på den svenska marknaden för godstransporter på järnväg mellan 1997 och 2014. Resultatet i Figur 9 visar att koncentrationen på den svenska marknaden för godstransporter på järnväg har minskat över tiden – vilket tyder på en successiv ökning av konkurrensen. Detta gäller både när Green Cargo-koncernen behandlas som en enhet och när alla företag behandlas separat. Vi anser att Herfindahl-Hirschman-indexet beräknat på Green Cargo-koncernen som en enhet är mer relevant eftersom TGOJ, CargoNet och DB Schenker Rail var knutna till Green Cargo AB t.o.m. 2010. Från 2011 ingår TGOJ i Green Cargo AB och CargoNet ägs av NSB, därmed är skillnaden mellan de två måtten obetydlig under de senaste åren.

Figur 9 Herfindahl-Hirschman-index för marknaden för godstransporter (tonkm) på järnväg i Sverige



Källa: Trafikverket.

2.4. Rörelseresultat

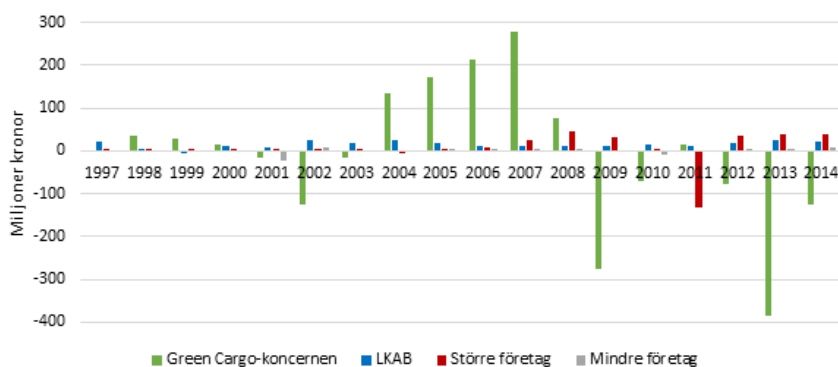
Beskrivningarna nedan bygger på uppgifter i de svenskregistrerade företagens årsredovisningar. Utlandsregistrerade bolag som CargoNet AS och DB Schenker Rail är inte inkluderade. Förekomsten av diverse bokföringstekniska åtgärder kan påverka utfallet.

Figur 10 visar företagsgruppernas rörelseresultat sedan 1997. Green Cargo-koncernens positiva resultat mellan 2003 och 2008 (topp 2007: cirka 300 miljoner kr) följdes av flera år med förluster (- 270 miljoner kr 2009 och - 380 miljoner 2013 är de mest uppse-

endeväckande). Även 2014 blev det röda siffror för Green Cargo med ett rörelseresultat på minus 121 miljoner kr.

De övriga större järnvägsföretagen har huvudsakligen haft positiva resultat bortsett från 2004 då Hector Rail etablerade sig på den svenska marknaden och 2011 då CargoNet AB lämnade Green Cargo-koncernen. De mindre företagen har sammantaget gjort vinst hälften av åren. Uppgifterna för den sistnämnda kategorin redovisas för fullständighetens skull, resultaten måste dock tolkas med stor försiktighet på grund av bristande avgränsning mot andra verksamhetsområden.

Figur 10 Rörelseresultat (miljoner kr i löpande priser) per företagsgrupp



Källa: Årsredovisningar.

2.5. Effektivitet

En målsättning med att konkurrensutsätta marknaden för gods-transporter på järnväg är att öka kostnadseffektiviteten inom sektorn. Denna sektion försöker undersöka om det skett en effektivisering.

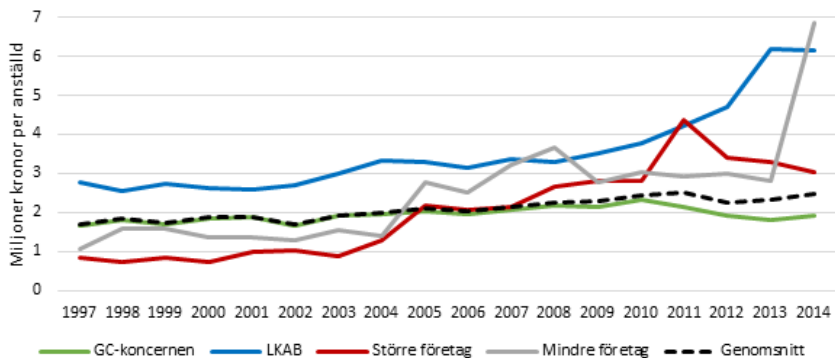
2.5.1. Nettoomsättning per anställd

Kombinationen av den 25-procentiga minskningen av antalet anställda och den oförändrade nettoomsättningen (i reala priser) innebär att den genomsnittliga nettoomsättningen per anställd (nettoomsättning dividerad med antal anställda) har ökat med 46 procent mellan

1997 (cirka 1,7 miljoner kr per anställd) och 2014 (cirka 2,5 miljoner kr per anställd) – se Figur 11. Man bör komma ihåg att måttet nettoomsättning per anställd är lämpligt för att se hur ett företags produktivitet utvecklas över tiden, dock inte för att jämföra olika företag med olika kapitalintensitet. Även antalet anställda kan variera beroende på användandet av konsulter och andra inhyrda tjänster vilket kan snedvrída siffrorna.

Ökningen av nettoomsättningen per anställd har varit lägre för Green Cargo-koncernen (17 procent) än för de nyetablerade järnvägsföretagen. De större företagen fyrdubblade sin nettoomsättning per anställd under samma period, dock från en låg nivå 1997. LKAB:s nettoomsättning per anställd ökade med 221 procent ifrån en redan hög nivå 1997.

Figur 11 Beräknad nettoomsättning (mnkr i 2014-års prisnivå) per anställd 1997–2014

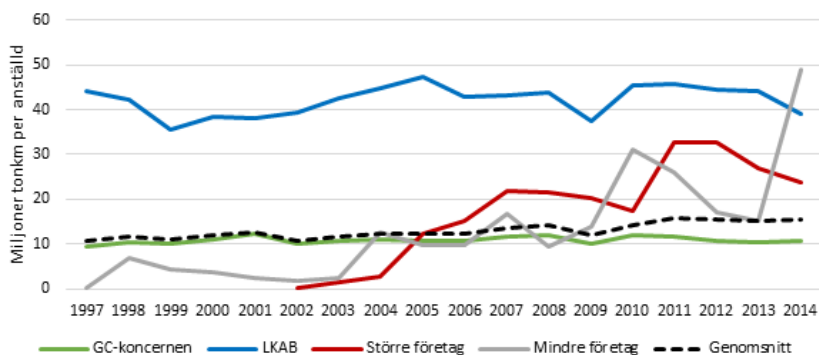


Källa: Årsredovisningar och SCB.

2.5.2. Tonkm per anställd

Ett ytterligare produktivetsmått är transportarbete i Sverige per anställd (visas i Figur 12). Den genomsnittliga ökningen mellan 1997 och 2014 var 44 procent, betydligt högre än för Green Cargo-koncernen (17 procent). Produktiviteten för LKAB minskade med elva procent.

Figur 12 Nettotonkm (miljoner) per anställd, 1997–2014



Källa: Arsredovisningar och Trafikanalys.

En förklaring till de höga effektivitetstalen (nettoomsättning per anställd respektive tonkm per anställd) för LKAB och de större järnvägsföretagen är den höga utnyttjandegraden i systemtågen som dessa järnvägsföretag kör. Exempelvis går så gott som allt som Hector Rail kör på fasta linjer med långa avtal på tre till tio år. För LKAB och de mindre företagen bör det, som nämns ovan, tas hänsyn till att personal outsourcas. Till exempel har LKAB till och med 2014 hyrt in lokförare från Green Cargo, vilket snedvrider jämförelsen. Det har förekommit klagomål från transportköparna att den lägre personaltätheten resulterat i sämre kundservice, den aspekten finns inte med i detta effektivitetsmått. Exempel på konkreta kostnadsbesparingar ges i (Vierth, 2012).

2.6. Priser och kvalitet

En central fråga i samband med avregleringen är hur priserna, tjänsternas utbud och kvalitet utvecklats. Priser bestäms av flera olika faktorer: produktionskostnader, skatter och avgifter, service- och kvalitetsnivå, konkurrens mellan järnvägsföretagen, konkurrens mellan trafikslag, parternas förhandlingsstyrka m.m. Prisuppgifter är känsliga; av sekretesskäl redovisar SCB tjänsteprisindex för

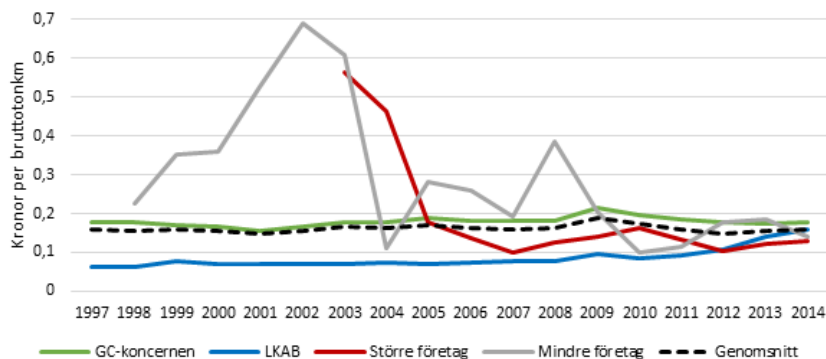
väg- och sjötransporter¹⁰ men inte för järnvägstransporter, eftersom det finns för få företag (SCB, 2011). Vi beräknar prisutvecklingen per ägarsegment och för hela järnvägssektorn genom att dela nettoomsättningen med genomförda bruttotonkm. Metoden för att uppskatta priset är inte perfekt; förekomsten av sidoverksamheter; skillnader i andelen tomvagnar och bokförings-tekniska åtgärder skapar osäkerhet, men i avsaknad av direkt information från aktörerna är bättre mått svåra att skapa.

2.6.1. Prisutveckling per grupp

Figur 14 visar som väntat att LKAB:s priser för malmtransporter historiskt har varit mycket lägre än de genomsnittliga priserna. Green Cargo-koncernens priser och de genomsnittliga priserna har följt varandra på grund av koncernens dominans. Prisökningen för Green Cargo-koncernen och LKAB var störst mellan 2008 och 2009 då nettoomsättningen inte minskade i samma takt som tonkm. Under de senaste åren är det tre saker som kan observeras. Priserna förefaller blivit mindre volatila och har konvergerat mellan de olika järnvägsföretagsgrupperna. Vilket teoretiskt, givet en väl-fungerande konkurrensutsatt marknad, är ett förväntat utfall. De nya större järnvägsföretagen har, med undantag för de första åren på marknaden, kunnat hålla en prisnivå som är lägre än genomsnittet och Green Cargos prisnivå. Godstransportköparna bekräftar att de kan få lägre transportkostnader tack vare att de kan använda de nya järnvägsföretagen för att sätta press på Green Cargo-koncernen (Ehrling, 2015). Den genomsnittliga prisnivån ligger på ungefär samma nivå nu som vid periodens start. Att LKAB:s beräknade priser närmar sig de övriga grupperna kan till viss del förklaras av att företaget gjort stora investeringar i rullande materiel, bland annat i fyra nya lok, för att skapa kapacitet som i dagsläget inte är fullt utnyttjad, enligt företagets controller.

¹⁰ SPIN (Standard för svensk produktindelning efter näringsgren) 2007 49.41 Tjänster avseende vägtransporter av gods och SPIN 2007 50.2 Tjänster avseende havs- och kustsjöfart, godstrafik.

Figur 13 Beräknade priser (kr per bruttotonkm, 2014 års prisnivå), 1997–2014



Källa: Arsredovisningar och Trafikverket.

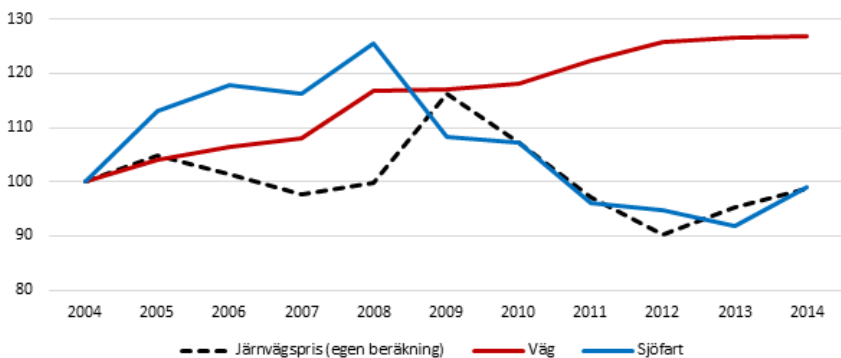
2.6.2. Prisutveckling jämfört med väg- och sjötransporter

I nästa steg jämförs prisindexet för de genomsnittliga järnvägstransporterna med SCB:s prisindex för väg- och sjötransporter. Figur 14 visar att priserna för järnvägstransporter minskat med en procent och vägtransporter ökat med 27 procent, mellan 2004 (då SCB:s indexserie börjar) och 2014. Priser för vägtransporter ökade under de senaste åren trots att godstransportarbetet på väg minskade något. Priserna för vägtransporter i Figur 14 är dock sannolikt överskattade då SCB:s statistik enbart inkluderar hemmamarknaden, dvs. vägtransporter utförda av svenska företag till svenska företag. I segmentet fjärrtrafik (som konkurrerar med järnvägstrafiken) är utländska åkerier av betydelse. Många aktörer inom järnvägssektorn bestrider uppgiften att lastbilstransporternas priser ökat och menar att de tvärtom minskat på grund av utländska förare. Vi anser att den rimliga hållningen är att utgå från den officiella statistiken stämmer tills den blivit motbevisad.

En skillnad är att vägtransportpriserna ökade successivt och var relativt konstanta under konjunkturupp- och nedgången 2008–2010 medan järnvägstransportpriserna har varit relativt konstanta under perioden 2004–2007 och ökade kraftigt i konjunkturedgången åren 2008/2009, minskade sedan till och med 2012 och ökade något år 2013 och 2014. Vi anser att en möjlig förklaring är

att transportköpare och järnvägsföretag ingår långa avtal och att transportköparna ofta får ta risken om tågen inte blir fyllda. I händelse av en nedgång är det alltså i första hand inte järnvägsföretaget som drabbas, transportköparen får ofta betala för halvfylla tåg som om de vore fullastade. Järnvägspriser och sjöfartspriser förefaller vara mer volatila än vägpriser. Vägpriser inkluderar alla vägtransporter i Sverige genomförda av svenska åkerier, det vill säga inte enbart långväga transporter, där konkurrensytan mellan trafikslagen är störst.

Figur 14 Utveckling av priser för järnvägs-, väg- och sjötransporter



Anm. Index 2004 = 100). Använder samma metod för att räkna fram järnvägspriser som i föregående figur.

Källa: SCB, årsredovisningar och Trafikverket.

2.6.3. Kvalitet på transporttjänster

Den bild som järnvägsföretagen ger är att transportkvaliteten har förbättrats till följd av konkurrenstrycket från andra järnvägsföretag och från vägsidan. Nyetablerade järnvägsföretag har tagit över transporter från Green Cargo och tagit över transporter som gick på väg tidigare. I Vierth (2012) konstaterades, baserat på intervjuer med olika transportköpare, att avregleringen har lett till smartare upplägg; moderna och mer ändamålsenliga lok samt större teknisk mångfald. Det gav järnvägsföretagen incitament att investera i nya lok för att i anbudsgivningen kunna svara upp till transportköparnas krav på ett jämnt flöde med kapacitets-, miljö- och energimässigt effektiva lok. Denna utveckling har fortsatt. Trafikverket konstaterar t.ex. att

järnvägsföretag som genomför godstransporter har varit mycket aktiva att få energimätare installerade (Ållebrand, 2015).

3. Hinder på marknaden för godstransporter på järnväg

Trots den övergripande bilden att den verkliga och hotande konkurrensen har bidragit till effektiviseringar och en ökad efterfråga på järnvägstransporter, återstår vissa hinder på marknaden för godstransporter på järnväg. Dessa beskrivs nedan.

3.1. Tillgång till marknaden

Konkurrensverket har sedan öppningen av den svenska marknaden för godstransporter på järnväg 1996 hanterat mycket få ärenden enligt konkurrenslagen (SFS 2008:579) där godstransportföretag varit inblandade. Nya järnvägsföretag har dock muntligt framfört till Konkurrensverket att de känner sig motarbetade av de traditionella järnvägsföretagen. Nya aktörer har också kritiserat Green Cargo för att vägra sälja eller försvåra köp av utrangerat rullande materiel Anknér (2015). I Vierth (2012) dras dock slutsatsen att de före detta monopolföretagen utnyttjar sin dominans i allt mindre grad och att de olika aktörerna hittar sina roller. Denna utveckling verkar i stort sett ha fortsatt.

Transportstyrelsen konstaterar i tidigare marknadsövervakningar ”att det inte är någon effektiv konkurrens vare sig på gods- eller persontransportmarknaden” (Transportstyrelsen, 2010, 2011). I den senaste rapporten görs en mer positiv bedömning: ”Järnvägsmarknaden domineras fortfarande av operatörer som har sitt ursprung från affärsverket Statens Järnvägar. Trots detta tycks hotande och befintlig konkurrens från nya aktörer (och andra trafikslag) haft en positiv inverkan på marknadsutvecklingen.”, (Transportstyrelsen, 2013a). Vi har en mer positiv syn på marknadsfunktionssätt än Transportstyrelsen¹¹, det finns förvisso fortfarande hinder kvar för nya aktörer men dessa är inte av

¹¹ Se även Vierth (2012).

en sådan omfattning att de omöjliggör konkurrens. Det faktum att Green Cargo har tappat marknadsandelar är en indikation på att det finns konkurrens. Vi vill också rikta kritik mot Transportstyrelsen för att de i sin marknadsövervakning ofta inte gör tydligt vilka slutsatser som gäller godstransportmarknaden och vilka som gäller persontransportmarknaden. Intrycket vi får är att slutsatser från personmarknaden ofta får representera hela marknaden även om situationen på godsmarknaden är en annan.

För att få utföra järnvägstrafik krävs tillstånd vilket innebär att verksamheten måste uppfylla de krav som framgår av järnvägslagen (SFS 2004:519). Enligt Transportstyrelsen (2013c) är handläggningstiderna för tillstånden sex till tolv månader och kostar 300 000 kronor för en mindre verksamhet. En ny aktör kan räkna med att det tar två år innan tillstånd, godkännande och kapacitetstilldelning erhållits (Transportstyrelsen, 2013). Målet är att kunna minska handläggningstiderna till fyra månader. Därtill tillkommer en tillsynsavgift, försäkringar och andra kostnader som summerar till över en miljon kronor som måste betalas innan verksamheten kan startas. Att minska ledtider och inträdeskostnader är önskvärt men det är oklart om det har någon utestängande effekt i dagsläget.

3.2. Tillgång till gemensamma faciliteter och tjänster

Enligt (Prop. 2008/9:35, 2008) bör Jernhusen på affärsmässig grund aktivt medverka till utvecklingen av kombitrafiken genom att tillhandahålla terminaltjänster. Jernhusen har statens uppdrag att medverka till att godsterminaler och underhållsdepåer utvecklas och ställs till användares förfogande på konkurrensneutrala villkor. Jernhusen utvecklar därför affärsmodeller, kringtjänster och marknadsför kombiterminaler till varuägare, speditörer och transportörer. Konkurrensverket har fått in en anmälan av CargoNet mot Jernhusen som påstås utnyttja sin dominerande ställning för att ta över CargoNets terminalverksamhet och offerera oskäliga villkor. Konkurrensverket fann dock inte tillräcklig grund för att driva ärendet vidare (Ankner, 2015).

Jernhusen upphandlar även driften av kombiterminaloperatörer i konkurrens. År 2015 äger och förvaltar Jernhusen 13 av de sammanlagt över 30 kombiterminalerna i Sverige. Jernhusen har ett av-

kastningskrav från staten på tolv procent av eget kapital per år över en konjunkturcykel, vilket ungefär motsvarar en vinstmarginal på 50 procent med dagens nivå av eget kapital. I Vierth (2012) citerades att priserna för hanterings- och växlingstjänster i Jernhusens kombiterminaler hade minskat med cirka 40 procent mellan 2008 och 2010. Sedan dess har utvecklingen varit den motsatta. Enligt Branschföreningen Tågoperatörerna (Fritzson, 2013) kommer Jernhusen att öka sina priser med 23 procent 2014, 41 procent 2015 och 19 procent 2016. Jernhusen hade 2014 en vinstmarginal på knappt 60 procent vilket skulle kunna tyda på att bolaget utnyttjar sin monopolställning, men eftersom huvuddelen av företagets intäkter kommer från stationsfastigheter (som inte påverkar godstrafiken) är det svårt att särskilja hur rimlig prissättningen på kombiterminalerna är.

Jernhusen äger och förvaltar även 21 underhållsdepåer vilket är knappt hälften av alla depåer i Sverige. Tillgången till verkstäder har inte bedömts vara ett större konkurrensproblem, varken i Vierth (2012) eller av branschen (Ehrling, 2015).

I många fall anlitar de övriga godstransportföretagen Green Cargo till växlings- och rangeringstjänster. De är således beroende av den största aktören och konkurrenten på marknaden, vilket är problematiskt. Sedan 2009/2010 finns det – som vi uppfattat situationen – inga avtal på rangerbangården i Hallsberg. Järnvägsföretagen kan de jure rangera själva, men de facto sköts rangeringen av Green Cargo. Problemen härrör från hur man delade infrastruktur, drift och gemensamma funktioner mellan de statliga bolagen och myndigheterna i samband med avregleringen. Det är t.ex. oklart var ansvaret för datasystemet som behövs för rangering och säkerhetsarbetet (bl.a. i samband med farligt gods) ligger.

Transportköpare klagat bl.a. över stora kostnadsökningar för rangertjänster (cirka 80 procent på fyra år) medan Green Cargo anser att prisökningen berodde på att Banverket beställde en alldeles för stor kapacitet. Godstransportkunderna klagat även på att kortare öppettider av rangerbangården (delvis en följd av Green Cargos besparingar) leder till att det inte är möjligt att utnyttja de tåglägen som man har blivit tilldelade och därmed uppstår stora förseningar. Green Cargo har på senare år tagit bort den stationära bemanningen på många orter. I dag sker Green Cargos växling allt oftare med ordinarie lokförare och radioväxling, det finns därmed

inte någon personal att hyra ut till mindre aktörer. Green Cargo medger att det innebär att problemen med växling och rangering för mindre aktörer kommer att tillta.

Problemen med växlings- och rangeringstjänster tas också upp i den första uppföljningsrapporten (Vierth, 2012). Transportstyrelsen nämner i sin marknadsövervakningsrapport (2013a) att ”ett potentiellt problem vid en avmonopolisering är den roll som den tidigare monopolisten har som ägare av till exempel anläggningar, gemensamma ytor och faciliteter i terminaler och på rangerbangårdar”. Transportstyrelsen håller sig huvudsakligen till principiella frågeställningar, en deskriptiv översyn av hur rangeringen faktiskt fungerar saknas. I en annan rapport samma år, framhåller Transportstyrelsen (2013b) att det krävs att vissa järnvägsföretag ”köper växlingstjänster av den tidigare monopolisten, eftersom de saknar diesellok¹² på plats och spåren inte är elektrifierade” (t.ex. i anslutning till hamnar).

Avregleringen av järnvägsmarknaden var en omfattande reform och det är förståeligt att sidoverksamheter som rangering och växling initialt verkar fallit mellan stolarna. Det är dock anmärkningsvärt att problemen fortfarande efter två decennier inte bara verkar vara olösta utan att den ansvariga myndigheten (Trafikverket) och tillsynsmyndigheten (Transportstyrelsen) knappt tillstår att problemen finns. Informationen som finns tillgänglig är knapphändig och allmänt hållen. Olika järnvägsföretag och transportköpare ger ibland diametralt skilda beskrivningar hur situationen ser ut, vilket ökar behovet av att myndigheter bidrar med objektiv och utförlig information.

3.3. Tillgång till rullande materiel

Vi anser att tillgången till rullande materiel generellt inte är ett problem på marknaden för gods-transporter på järnväg då det finns fungerande andrahands- och uthyrningsmarknader.¹³ Transportstyrelsen (2014b) har en annan syn på saken: ”Tillgången och priset

¹² Uthyrningsmarknaden för diesellok bör förbättrats sedan Green Cargo sålt 40 lok för detta ändamål.

¹³ Se dock avsnitt 3.1. ovan. Nya aktörer har också kritiserat Green Cargo för att vägra sälja eller försvara köp av uträgerat rullande materiel (Ankner (2015)).

på fordon inom järnvägsbranschen är ett problem för främst nya och mindre företag som vill etablera sig på marknaden, men även för företag som vill utvidga sin verksamhet. Att beställa nya vagnar utgör en stor investering och innebär i realiteten också ett betydande risktagande eftersom den tid som det tar att betala tillbaka investeringen ofta är lång och marknadsförutsättningarna kan förändras”. Det är svårt att utläsa om Transportstyrelsen åsyftar personmarknaden, godsmarknaden eller bägge två. Transportstyrelsen verkar inte ha tagit uthyrningsmarknaden i åtanke.

År 2014 var cirka 900 lok registrerade i Sverige, 60 procent ägdes av staten (Green Cargo och LKAB) och av de resterande 40 procenten ägdes hälften av fristående järnvägsföretag och hälften av uthyrningsföretag och varuägare. Av de drygt 10 000 svenskregistrerade godsvagnarna ägdes 57 procent av staten och 41 procent av uthyrningsföretag och varuägare och bara två procent av fristående järnvägsföretag. Källan för uppgifterna är fordonsregistret som Transportstyrelsen håller (Nelldal, 2015).¹⁴ Det finns en problematik kring hur vagnar och lok i internationell och svensk trafik registreras, vilket Transportstyrelsen bör ta hänsyn till när registret kvalitetssäkras. Andelen privatregistrerade vagnar ökade från cirka 27 procent 1988, till 35 procent 2001 till 48 procent 2014.

I konjunkturtoppar kan det vara svårt att få tillgång till rullande materiel; i synnerhet kan det vara problematiskt att få tag i specialutrustade lok, t.ex. flerströmslok som klarar olika styrnings- och signalsystem, vilket krävs för att trafikera Öresundsbron. År 2015 kör tre järnvägsföretag godståg över Öresundsbron. Olika tekniska standarder utgör ett problem för alla järnvägsföretag men de små aktörerna är särskilt drabbade då de inte har kapaciteten att anpassa sig.

Införandet av det europeiska trafikstyrningssystemet ERTMS¹⁵ som syftar till att underlätta gränsöverskridande tågtrafik innebär förenklat att signalsystemen flyttas från infrastrukturen till for-

¹⁴ För att kunna följa implementeringen av nya tekniska standarder inom järnväg ska Transportstyrelsen även fortsatt bevaka utvecklingen av teknisk utrustning på fordon. Transportstyrelsen avser därför att årligen samla in och publicera statistik över aktörernas fordon och den totala fordonsflottan, i relation till antalet avställda fordon och fordonens tekniska egenskaper (Transportstyrelsen, 2013c).

¹⁵ *European Rail Traffic Management System*, europeiskt trafikstyrningssystem bestående av radiokommunikation och ETCS, *European Train Control System*, europeiskt tågskyddssystem.

donen och kostnaderna från infrastrukturhållarna till järnvägsföretagen. Detta indikerar att anskaffandet av lok blir dyrare. Dessutom leder olika ERTMS-versioner i olika länder till (onödigt) höga lokkostnader för internationella godstransporter, samt att hela grundtanken med en gemensam europeisk standard riskerar att gå förlorad. Problemet är inte av lika stor betydelse för persontransporter då de i mindre utsträckning är internationella. Transportstyrelsen tar upp problemet med långa installationstider och stora kostnader för ETCS-ombordutrustning som behövs för att kunna trafikera de med ERTMS-utrustade bansträckorna som ett möjligt inträdeshinder (Transportstyrelsen, 2013a). Branschföreningen Tågoperatörerna (Westerberg och Sandberg, 2015) uppskattar att införandet av ERTMS kommer kosta tre till fem miljarder kronor för järnvägsföretagen, därtill kommer Trafikverkets kostnad för att anpassa infrastrukturen. Detta tillsammans med driftsstörningsproblem med markutrustningen kan göra situationen särskilt för mindre järnvägsföretag problematisk då det kan skapa en osäkerhet kring möjligheten att planera trafiken. Transportstyrelsen föreslår att Trafikverket, som är ERTMS-samordnare, skulle kunna ta ett större ansvar för införandet för att minimera problematiken. Det stegvisa införandet av systemet får också till konsekvens att problem kan uppstå vid t.ex. omledning av trafik. Problem kan uppstå då en del fordon endast är godkända för äldre system (ATC) samtidigt som banorna endast delvis är utbyggda med ERTMS (Transportstyrelsen, 2014a). Den rent tekniska kritik som finns mot ERTMS tar vi inte ställning till men den bör undersökas närmare.

3.4. Administrativa bördor

En otydlig ansvarsfördelning för regelverk som berör järnvägsföretagen riskerar att leda till ökade administrativa kostnader för järnvägsföretagen. Ansvaret för utformning av regler om lastsäkring och järnvägens trafikföreskrifter är exempel där otydlighet kring ansvaret kan medföra ökade kostnader för järnvägsföretagen. Det är inte alltid klart vilken roll olika myndigheter, statliga bolag och privata bolag har.

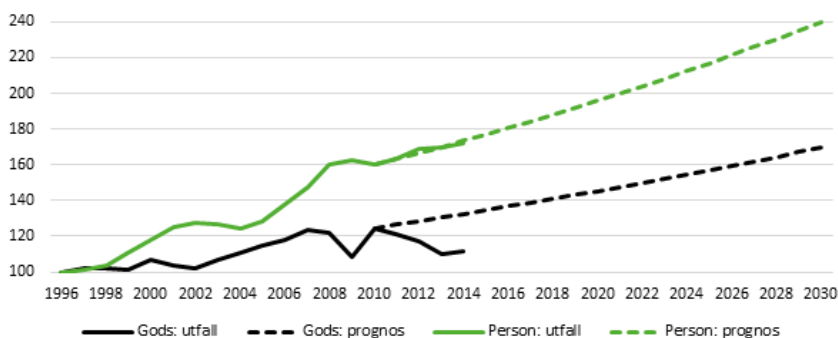
4. Järnvägsgodsets konkurrenter

4.1. Konkurrens mellan person- och godstransporter på järnväg

Enligt Trafikverkets Prognos 2030 (Trafikverket, 2015b) kommer godstrafiken på järnväg att öka med 36 procent från 2010 till 2030 och persontrafiken väntas öka med 50 procent från 2010 till 2030 (Trafikverket, 2015a) – se Figur 15. Den största delen av ökningen av järnvägsgodstransporter väntas malmtrafiken stå för.

Sjöfarts- och vägtransporter förväntas öka mer vilket innebär att järnvägens andel av det totala transportarbetet i Sverige förväntas minska från 23 procent (2006) till 20 procent (2030). Det är flaskhalsar i det svenska järnvägsnätet som Trafikverket bedömer vara den största begränsande faktorn för godstransporter på järnväg till kontinenten. VTI har inlett ett projekt för att utvärdera godstransportprognoser för alla trafikslag sedan 1975; preliminärt kan det konstateras att prognoserna systematiskt har överskattat utvecklingen av godstransportarbetet på järnväg.

Figur 15 Trafikverkets prognos 2030



Anm. Basår 1996 för index och 2010 för prognoserna. Godstrafik på järnväg mätt i tonkm och persontrafik i personkm.

Källa: Trafikverket (prognos) och Trafikanalys (statistik).

Kapaciteten på järnvägen mätt som spårlängd har varit stabil under många år; samtidigt har framför allt persontrafiken ökat. Ska man tro prognoserna och de politiska målsättningarna ska person- och godstrafiken på järnväg öka betydligt i framtiden. Med allt högre

kapacitetsutnyttjande blir kampen om tåglägen allt hårdare. Allt fler pendeltåg, fjärrtåg, snabbtåg, godståg och banarbetare ska få plats på spåren. Om inte tilldelningsprocessen av tåglägen blir mer marknadsanpassad genom prismekanismer kommer ett betydande ransoneringsarbete att krävas för att bestämma hur den knappa resursen spårkapacitet ska fördelas. Även med en marknadsanpassning kommer godstrafiken och den kommersiella persontrafiken vara förfördelad, eftersom den regionala kollektivtrafiken och viss regionalpolitiskt motiverad långväga persontrafik är subventionerad.

I dagsläget finns det klagomål om att Trafikverkets samhälls-ekonomiska bedömning i tilldelningsprocessen konsekvent gynnar persontrafiken på godstrafikens bekostnad (Näringslivets Transportråd, 2012). Processen i den ordinarie tilldelningen är långdragen men själva beslutet kan komma mycket sent, speciellt om det uppkommit en intressekonflikt, vilket gör det svårt för företagen att med säkerhet planera sin verksamhet (Transportstyrelsen, 2013c). Detta är speciellt ett problem för mindre företag som inte har resurser att hålla koll på och delta i Trafikverkets tilldelningsprocess. I praktiken söker tåg företagen oftast samma tåglägen varje år eftersom risken att bli utan då är låg (Transportstyrelsen, 2013). Med kortare framförhållning (minst fem arbetsdagar) är det möjligt att söka ad hoc-tåglägen, vilket utnyttjas av gods företagen som generellt har en mer fluktuerande efterfråga. En vanligare lösning är dock att gods företagen bokar fler tåglägen än de kommer använda och sedan avbokar de som inte behövs. År 2012 ställdes 32,1 procent av alla godstågsavgångar in (Björklund och Nilsson, 2014), en stor del kan antas bero på en sviktande efterfråga. Detta låser upp mycket kapacitet som delvis kunde användas om det fanns en annan avgiftsstruktur och ett mer flexibelt tågledningssystem (se även avsnitt 5.1.3.).

VTI har analyserat Trafikverkets dokumentation av järnvägsföretagens ansökningar om tåglägen för tågplanarbetet 2013 och motsvarande dokumentation av beslutade tåglägen och finner att totalt tilldelade tåglägen för SJ AB utgör 99 procent av sökta och för Green Cargo 97 procent (Pyddoke et al. (2014)). Detta utgör i sig inte en indikation på knapphet. Man bör dock komma ihåg att intresserade i viss omfattning avstår ifrån att söka tåglägen om de räknar med avslag. Studien undersöker enbart SJ AB och Green

Cargo, det är oklart om resultaten gäller även för mindre operatörer. Sett till justeringar i tidtabellen är SJ AB betydligt mindre drabbade än Green Cargo. Av SJ AB:s avgångar sker 81 procent utan justeringar i tidtabellen, motsvarande siffra för Green Cargo är 37 procent. Green Cargos justeringar är också längre än SJ AB:s. En genomsnittlig justering för en avgång för Green Cargo är 20 minuter jämfört med en minut för SJ AB (Pyddoke, 2014). Ett projekt för att titta på fler operatörer än SJ AB och Green Cargo planeras inom VTI.

Järnvägsföretagen som genomför godstransporter rapporterar att det har blivit svårare för dem att få de tåglägen som de önskar. En förklaring är den ökade persontrafiken. Green Cargo har gett exempel på en situation där man begärt att få en lite senare avgångstid i kapacitetstilldelningen från Södertälje eftersom det var för ont om tid för lastningen. I stället för att få en senare tid har företaget blivit tilldelad en tid som var ännu tidigare än den ursprungliga avgångstiden.¹⁶ Detta kafkaartade exempel är givetvis inte representativt men det visar hur beroende järnvägsföretagen är av beslut som ur deras synvinkel kan uppfattas som godtyckliga.

Hector Rail bekräftar att det har blivit svårare för godstransportföretagen att få de önskade tåglägena. Problemen med kapacitetsbrist och tilldelning av tåglägen tas också upp i den första uppföljningsrapporten (Vierth, 2012). Södra stambanan, Västra stambanan, Vänern-/Norgebanan och tidvis godsstråket genom Bergslagen är de mest problematiska banorna.¹⁷ Hector Rail har gett två exempel som avser Stora Enso och Tågplanen 2015:

1. Hector Rail ansökte om ett tågläge Kongsvinger-Skoghall sju dagar i veckan med en önskad ankomst till Skoghall 18:40. Lördagar och söndagar fick man ett läge som uppfyllde önskemålen men måndag till fredag fick man ankomsten 19:37. Orsaken är möten med regionaltåg som gör att godståget får tre långa uppehåll på sträckan Charlottenberg–Karlstad. Detta lyckades man inte lösa och en tvist skulle enligt Trafikverkets beräkningsmodell inte utfallit till Hector Rails fördel eftersom flera regional-tåg hade behövt flyttas i tid. Konsekvensen blev att Hector Rail accepterade tågläget trots för kort tid för lossning vilket medför

¹⁶ Pelle Andersson, Green Cargo, 2014-11-12.

¹⁷ Hans-Åke Gustavsson, Hector Rail, 2014-11-17.

risk för förseningar på avgående tomtåg och spridningseffekter till kommande omlopp.

2. Hector Rail beställde ett tågläge Kongsvinger–Grums sex dagar i veckan. Inför fastställelsen prioriterades på fredagar (en av de beställda dagar) ett regionaltåg från Charlottenberg till Karlstad vilket skulle lett till en så pass mycket senare ankomsttid för Hector Rails tåg att det fanns risk för att upplägget med ett omlopp per dygn skulle spricka. Man lyckades inte lösa detta under mötena med Trafikverket utan fick begära tvistlösning, vilken utföll till Hector Rails fördel. Stora Enso upplevde osäkerheten inför tvistlösningen som mycket frustrerande.

En snabbare, öppnare och mer flexibel tilldelning av tåglägen i både långtidstilldelningen och ad hoc-processen är angeläget, speciellt för godstrafiken vars efterfrågan snabbt kan variera med utvecklingen på marknaden. Godstransportföretagen har större behov av att kunna sätta in och ställa in tåg med kort varsel än persontrafiken och det nuvarande systemet är dåligt anpassat för att hantera det. För persontrafik och pendeltrafik i synnerhet är problemet det motsatta, där efterfrågas långsiktigt stabila lösningar så att kollektivtrafikbolagen och resenärer vet vad som gäller. Avvägningen mellan flexibilitet och långsiktighet är komplicerad, men en bättre balans med mer möjlighet till att få tåglägen med kort varsel bör vara möjlig.

Enligt Trafikverkets prognoser förväntas som sagt persontrafiken på järnväg öka med 50 procent mellan 2010 och 2030 och godstrafiken med 36 procent. Om prognosen är korrekt kommer konflikten mellan person- och godstrafik på järnvägen bli betydligt svårare att lösa. Joborn (2015) har gjort simuleringar av hur den planerade järnvägskapaciteten vid 2030 skulle klara trafikökningen som prognosen för 2030 förutspår. Även med en konstant persontrafik skulle ökningen av godstrafiken innebära en belastning över kapacitetstaket på centrala stambanor, som är viktiga för godstrafiken.

4.2. Konkurrens mellan trafikslagen på godstransportmarknaden

Enligt EU:s Vitbok om transporter, (COM(2011)144 final, 2011), är målsättningen att flytta över 30 procent av lastbilstrafiken över 300 km till järnväg eller vattenburna transporter till 2030. Svenska staten har inte explicit antagit detta mål.

Järnvägen kan inte ses som ett slutet system, dess förutsättning är nära knutet till utvecklingen för de konkurrerande och kompletterande trafikslagen. Banavgifterna¹⁸ har en direkt påverkan på järnvägens konkurrenskraft i förhållande till de övriga trafikslagen. Sedan 2010 har det skett ett antal förändringar både av banavgifternas nivå och typ (Trafikverket, 2014b). Spåravgiften, som betalas per bruttotonkm, har höjts från 0,0033 kronor (2010) till 0,0050 kronor (2015) för godståg. Driftsavgiften och olycksavgiften avskaffades 2015. Tåglägesavgiften, som betalas per tåg-km, är sedan 2011 differentierad i tre steg baserat på infrastrukturens kapacitetsutnyttjande och har också kontinuerligt höjts. En passageavgift infördes 2011 för att åka igenom en storstad i rusningstrafik.

Banavgifterna beräknas täcka 75 procent av den kortsiktiga marginalkostnaden för infrastrukturen 2013 (Trafikverket, 2014a). Om även andra externaliteter (buller, olyckor och emissioner) inkluderas i analysen vilket bland annat gjorts av Trafikanalys (2014) blir internaliseringsgraden bara 25–35 procent. Internaliseringsgraden för lastbilstrafiken har uppskattats ligga mellan 15 och 65 procent, förenklat gäller den lägre siffran i stadsmiljö och den högre på landsbygd. I jämförelse med järnvägstrafiken är det internaliseringsgraden på landsbygden (65 procent) som är relevant. Det finns alltså samhällsekonomiska skäl att höja banavgifterna ytterligare, i första hand där kapacitetsbristen är som störst, vilket även Transportstyrelsen (2013) påpekat.

Det kan påpekas att kapacitetsbrist i sig självt är en externalitet. Så länge det finns fler tåg som vill åka än vad det finns kapacitet för är det samhällsekonomiskt motiverat att öka banavgiften på de överbelastade bandelarna. De svenska banavgifterna är låga jämfört med många grannländer; Hylén och Wikberg (2013) har räknat

¹⁸ Banavgift används här som en samlingsterm för de många olika avgifter som måste betalas för att få nyttja spåren. Det finns fem typer av aktiva banavgifter 2015: spåravgift, tåglägesavgift, passageavgift storstad, emissionsavgift och passageavgift Öresund.

fram banavgifterna i åtta europeiska länder för ett referenståg år 2012. Den svenska banavgiften var 0,72 €/tågkm jämfört med 3,1 €/tågkm som var det genomsnittliga värdet. Hylén och Wikbergs resultat är i linje med tidigare forskning såsom OECD/ITF, 2008. Intäkterna från banavgifterna förväntas att dubblas från 2014 till 2025 (Trafikverket, 2011). Därmed täcks de kortsiktiga kostnaderna för drift, underhåll och reinvesteringar och SERA-direktivets¹⁹ krav på kostnadstäckning uppfylls (Trafikverket, 2014a).

År 2014 analyserade Trafikverket effekterna av de beslutade banavgiftshöjningarna under perioden 2010–2016 och kom fram till att de skulle leda till en minskning av den förväntade tillväxten av godsvolymen med en procentenhet (Trafikverket, 2014). Den använda prognosen är gjord med analysverktyget Bangods och skiljer sig därmed från den officiella prognosen (Trafikverket, 2015).

En slutsats i en tidigare rapport från Trafikverket (2011) är att ”godstransportbranschen är positiv till differentierade avgifter, men anger att höjda banavgifter kommer att försämra svensk industris konkurrenskraft.” Överflyttningar till främst vägtransporter anses som trolig och behovet av kompletterande åtgärder på vägsidan diskuteras.

Förutsättningen för godstransporter på järnväg skulle förändras om det infördes en avståndsbaserad vägslitageskatt för tunga lastbilar. Regeringen har tillsatt en utredning (Dir 2015:47). Med högre kostnader för vägtransporter blir järnvägstransporter relativt mer konkurrenskraftiga. Det är dock många transporter där järnväg inte är ett realistiskt alternativ, det kan bero på att sträckan är för kort, kvantiteten för låg, tidskänsligheten för hög eller att det inte finns något spår att tillgå. Det gods som transporteras på järnväg är huvudsakligen malm, skogsprodukter, papper och metall, fördelningen har varit relativt stabil över tid. Det tyder på att vissa typer av varor är lämpade för järnväg och andra för lastbil vilket gör att den faktiska konkurrensen mellan trafikslagen är begränsad. Vi anser att det är nödvändigt att dela upp marknaden med hänsyn till delmarknader eller varugrupper för att analysera konkurrensytan

¹⁹ År 2012 antogs direktiv 2012/34/EU om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (*Single European Railway Area – SERA*), som reviderar det första järnvägs-paketet.

mellan trafikslagen. Kombitransporter konkurrerar t.ex. ofta direkt med lastbilstransporter.

Införande av svaveldirektivet i januari 2015 skulle kunna tänkas ha en liknande effekt som införandet av en vägslitageavgift, med dyrare sjötransporter blir järnvägen ett mer tilltalande alternativ. Den kraftiga minskningen av oljepriset som skedde mot slutet av 2014 har dock (delvis) kompenserat för den effekt svaveldirektivet skulle kunna ha haft. Det bör även påpekas att i och med att svaveldirektivet införts och vägslitageavgift aviserats finns det en unik möjlighet att höja banavgiften utan att försämra järnvägens konkurrenskraft i förhållande till de andra transportslagen, vilket även Transportstyrelsen (2015) antyder.

De maximalt tillåtna fordon dimensionerna påverkar också konkurrensen mellan trafikslagen. Den svenska regeringen har beslutat om en ändring i trafikförordningen av maxvikten på lastbilar från 60 till 64 tons bruttovikt (Regeringen, 2015a) från 1 juni 2015 och gett Trafikverket i uppdrag att utreda möjligheter att köra längre och/eller tyngre godståg (Trafikverket, 2015)²⁰ samt att utreda 74 tons lastbilar (Regeringen, 2015c). För närvarande har Sverige längre lastbilar och kortare tåg än de flesta grannländerna, däremot är vagnarnas lastprofil större än i många andra länder. Den största tillåtna axellasten är också högre än i de flesta länderna, metervikten är dock lägre. Fartygens genomsnittliga storlek ökar också över tiden, se exempelvis (Vierth, et al., 2014).

Även om Trafikverket konstaterar att järnvägsföretag som genomför godstransporter har varit snabbare med att installera elmätare än järnvägsföretag som genomför persontransporter ligger järnvägssektorn efter de andra trafikslagen när det gäller energi-effektivisering, se t.ex. Vierth, et al. (2015).

²⁰ Uppdraget är avslutat och rapporterat till regeringen, (Trafikverket, 2015).

5. Problem och lösningar för järnvägstransporter

5.1. Tillgång till infrastrukturen

5.1.1. Brist på kapacitet

Järnvägsnätets kapacitet begränsar järnvägens möjlighet att konkurrera med andra trafikslag och att växa. Det finns ett ransoneringsproblem vars omfattning är svår att bedöma eftersom processen kring tåglägestilldelningen inte är helt transparent. Problemet ökar tentativt med ökande person- och godstransportvolym (se prognoserna i avsnitt 4.1). Vi har inte fått den bilden som Transportstyrelsen har att begränsad tillgänglighet till spåren på områden som har ett högt kapacitetsutnyttjande i dag utgör ett inträdeshinder för nya järnvägsföretag (Transportstyrelsen, 2010), däremot är det ett hinder för järnvägsmarknaden som en helhet.

Enligt Trafikverkets rapport (2015) om kapaciteten på järnvägen framgår det att det är kring storstäderna kapacitetsbristen är som värst men det är på de större stråken, där mycket av godstrafiken går, den största ökningen av antalet *mycket högt utnyttjade* linjedelar skett. Sedan 2012 har antalet *mycket högt utnyttjade* linjedelar ökat från fyra till nio på de större stråken. Här åsyftar *mycket högt utnyttjade* kapacitetsutnyttjandet över hela dygnet, ser man istället på rusningstid finns det många fler mycket högt utnyttjade linjedelar men dessa bör i alla fall till viss del kunna undvikas av godstågen om banavgifterna speglar kapacitetsbristen. Antalet passager som gjorts på landets 990 bandelar ökade med 21 procent mellan 2006 och 2014. Persontågens passager ökade med 36 procent, tjänstetågen ökade med 21 procent och godstågen minskade med 20 procent (Trafikverket, 2015).

5.1.2. Tilldelning av tåglägen – regelverk

Enligt Järnvägslagen (SFS2004:519) ska tilldelningen av infrastrukturkapacitet ske på ett konkurrensneutralt och icke diskriminerande sätt mot avgift. Om ansökningarna om kapacitet inte kan samordnas ska infrastrukturförvaltaren tilldela kapacitet med hjälp av avgifter eller i enlighet med prioriteringskriterier som medför ett samhälls-ekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Sedan 2004

kan järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare skjuta tvister avseende kapacitetstilldelning, tillhandahållande av tjänster och uttag av banavgifter för prövning till Järnvägsstyrelsen (Transportstyrelsen sedan 2009).

Trafikverkets rumsliga och tidsmässigt differentierade banavgift (Trafikverket, 2011a), (Trafikverket, 2014a) ska bidra till ett effektivare utnyttjande av spårkapaciteten och därmed minska alternativt lösa ransoneringsproblemet. Eftersom det fortfarande finns ett knapphetsproblem är det tydligt att differentieringen inte är tillräckligt omfattande.

Det är positivt att Trafikverket börjat differentiera banavgifterna, det arbetet bör fortsätta och utvecklas vidare. Att tåglägesavgiften betalas på tåg-km är klokt då det ger incitament till att använda tyngre och längre tåg vilket är effektivt ur kapacitets-synvinkel.

Järnvägsföretagen uttrycker också ett visst missnöje med att de inte får de tåglägen som de önskar i förhandlingarna om tidtabellen med Trafikverket och att banarbeten inrapporteras sent (Hultén, 2011). Trafikverket har börjat arbeta med servicefönster för att göra underhållsarbetet mer förutsägbart, men det finns problem även med det. Delbetänkandet *Koll på anläggningen*, (SOU 2015:42, 2015) har en mer utförlig diskussion om behovet av tid i spåret för underhållsarbete i relation till den reguljära trafikens behov. Vi anser att detta inte är hinder för konkurrensen mellan järnvägsföretagen, däremot en konkurrensnackdel i förhållande till väg- och sjötransporter.

Enligt (Transportstyrelsen, 2010) upplever järnvägsföretagen generellt att processen kring kapacitetsdelningen har förbättrats genom att Järnvägslagen från 2004 har tydligare regler avseende tilldelningen och kräver att infrastrukturförvaltarna beskriver järnvägsnäten. Vi ser två alternativa lösningar på tilldelningsproblematiken: att auktionera ut tåglägen till högstbjudande företag eller höja banavgiften på överbelastade bandelar och tider tills efterfrågan är i nivå med infrastrukturkapaciteten.

Gränsöverskridande godstransporter

Också i andra länder nämns den begränsade spårkapaciteten som ett centralt problem för godstransporter på järnväg (London Economics och PwC, 2013). Som ytterligare problem tas upp hinder för gränsöverskridande transporter till följd av olika spårbredd, energi- och signalsystem som leder till extrakostnader, illojal konkurrens från forna monopolister, otillräcklig personal på rangerbangårdar (särskilt nattetid) och ofullständig implementering av EU-direktiven. Informationen bör dock tolkas försiktigt eftersom den bygger på enbart 14 intervjuer med aktörer i Österrike, Tyskland, Nederländerna, Tjeckien, Rumänien, Frankrike, Storbritannien och Sverige.

År 2012 antogs direktiv 2012/34/EU om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (*Single European Railway Area – SERA*), som reviderar det första järnvägspaketet. Utöver förenkling och ökad öppenhet är det *påstådda* syftet med SERA-direktivet en ändamålsenlig finansiering och avgiftsuppbörd för järnvägsinfrastrukturer, effektiva icke-diskriminerande konkurrensvillkor på järnvägsmarknaden och nödvändiga organisatoriska reformer för att säkerställa en lämplig marknadstillsyn. EU:s regelverk avseende allokering av spårkapacitet och implementering av ramavtal diskuteras för närvarande i en *SERA*-undergrupp.

I förordningen om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik, godskorridorförordningen (EU 913/2010) fastställs regler för inrättande och organisation av internationella *järnvägskorridorer* för konkurrenskraftig godstrafik i syfte att utveckla ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik. En översyn av godskorridorförordningen är planerad.

Förordningen EU 1315/2013 innehåller riktlinjer för utbyggnaden av det transeuropeiska *transportnätet (TEN-T)*. Samtliga trafikslag ingår och det skiljs mellan ett *core network* som ska vara färdigställt år 2030 och ett *comprehensive network* som ska vara klart år 2050. *Core network* måste uppfylla vissa infrastrukturstandarder, t.ex. möjliggöra en hastighet på 100 km/h, en största tillåten axellast på 22,5 ton och användningen av 750 m långa tåg. Förordningen EU 1316/2013 avser inrättandet av en fond för ett sammanlänkat Europa. Korridorerna används för att främja samarbetet mellan regeringar, infrastrukturhållare och företag t.ex. för

att synkronisera investeringar i olika länder, dock inte för att reglera flöden i infrastrukturen.

När denna rapport skrivs är det inte uppenbart hur de ovan nämnda direktiven kommer att påverka godstransportföretagens möjligheter att få tillgång till de tågägen som de önskar. Olika EU-medlemsstater har olika förutsättningar. Sverige är beroende av spårkapacitet i ScanMed-korridoren som går mellan Stockholm och Palermo²¹ och näringslivet uttrycker oro för att flexibiliteten och tillgången till kapacitet riskerar att försämrats om kapaciteten ska fördelas med ramavtal (Näringslivets Transportråd, 2012). I Danmark utgörs godstransporter på järnväg i första hand av transittransporter och det finns enligt danska Trafikstyrelsen tillräckligt med kapacitet för dessa transporter (Selsmark, 2015).

Sex stycken *core network corridors* går igenom Tyskland där 25 procent av tågen är godståg. Enligt Rüdiger Weiss, ansvarig för tågplaner på infrastrukturhållaren DB Netz, slöts cirka 70 000 avtal avseende tågägen inför tågplanen 2015 (Weiss, 2015):

- I cirka 12 500 fall löstes konflikter i godo (en del konflikter uppstår eftersom enbart järnvägsföretag får söka tågägen).
- I 19 fall bestämde DB Netz efter följande prioriteringsregler: 1) *Taktfabrplan* 2) gränsöverskridande transporter, 3) gods-transporters prioritering baseras delvis på ramavtal som ger vissa tidsfönster. I dag finns cirka 23 000 ramavtal för persontransporter och 68 för godstransporter. Om lika, prioriteras tågäget som ger mest banavgiftsintäkter.
- Auktioner användes inte.

Rüdiger Weiss, DB Netz, betonar att han helst ville optimera trafiken i hela järnvägsnätet och att korridorer kan vara ett störande inslag (Weiss, 2015). Han nämner också att enbart omkring åtta procent av tågen på *Rhine Alpine* korridoren går hela sträckan mellan Rotterdam och Genua.

²¹ För mer information om *Scandinavian-Mediterranean Corridor (ScanMed)* se (European Commission, 2014), för mer information om *ScanMed Rail Freight Corridor* se http://uk.bane.dk/visArtikel_eng.asp?artikelID=19862

5.1.3. Bättre utnyttjande av kapaciteten

Ett problem som leder till ett underutnyttjande av spårkapaciteten är möten med så kallade spöktåg, tåg som fått tåglägen men inte utnyttjar dessa. Spöktågen gör att andra tåg får vänta i onödan vid mötesplatser på spöktåg som aldrig kommer. En undersökning (Joborn, 2014) visar att mellan 25–35 procent av stoppen i Norrland kan klassas som *tidtabellagda onödiga stopp*. Längre söderut med en högre andel dubbelspår är problemen mindre. Med en annan avgiftsstruktur och/eller mer flexibel trafikledning kunde dessa onödiga stopp undvikas och viss kapacitet frigöras på banan. I dag betalas en del av tåglägesavgiften vid avbokningar. Vid mindre än 24 timmars varsel betalas hela tåglägesavgiften, med 1 till 14 dygns varsel betalas 20 procent, med 15 till 59 dygns varsel betalas 10 procent och vid mer än 60 dagar inget alls. Andelen av tåglägesavgiften som betalas vid avbokningar är dubbelt så hög för persontåg som för godståg. Antalet spöktåg bör kunna reduceras om incitamenten att avboka avgångar i tid stärks och om tågledningen blir mer flexibel i sitt arbete. Om möjligheten till ad hoc-tåglägen förbättrades är det möjligt att avbokningarna blir färre, eftersom företagen då inte behöver ansöka om ett normalt tågläge när behovet är osäkert utan istället kan förlita sig på att de får ett ad hoc-tågläge vid behov.

Det finns klagomål inom branschen om att Trafikverkets tågplan inte lyckas utnyttja den existerande kapaciteten till fullo på grund av allt för stelbenta planeringsregler. Med mer datorstöd och optimering skulle planen kunna tas fram snabbare och vara effektivare. Flera parter, inklusive Trafikverket, har lyft fram behovet av en successiv uppdatering av tågplanen för att kunna ta till vara på tåglägen som avbokas. Med en effektivare tågplan skulle kapaciteten i järnvägsnätet kunna öka till nästan ingen kostnad. Simuleringar av järnvägstrafiken visar ofta att kolonnkörning med godståg förbättrar kapaciteten. Det är en möjlighet som bör undersökas på de större stråken.

Historiskt har banavgifter huvudsakligen betalats per bruttonkm, vilket gett begränsade incitament för att köra med tyngre eller längre tåg. Ur kapacitetssynvinkel är det bättre att ta betalt per tågkm. Moderna lok kan dra betydligt tyngre tåg än de 30–40 år

gamla lok som dominerar den svenska vagnparken²² och i många fall är infrastrukturen den begränsande faktorn. För att internalisera det slitaget på banan varje tåg medför är det däremot bättre att ta betalt per bruttotonkm. Dagens banavgifter tas både ut per bruttotonkm och tågkm vilket är klokt. Om fördelningen mellan bruttotonkm och tågkm motsvarar de respektive externaliteterna bör klargöras och vid behov uppdateras.

Med en utbyggnad av mötesplatserna bör spårkapaciteten kunna ökas till en relativt låg kostnad. Den nuvarande ökningen från 630 meter till 750 meter tillåter ytterligare cirka sex godsvagnar per tåg. 750 meter är minimilängden som förordningen EU 1315/2013 föreskriver i *core network* från 2030. Se avsnitt 5.1.2. En förbättring av bromstalen är också en förutsättning för längre tåg (Banverket, 2004). Dåvarande Banverket har beräknat positiva samhällsekonomiska effekter för investeringar som möjliggör användningen av tyngre, längre och bredare godståg (Banverket, 2008). Beräkningarna tar inte hänsyn till att mer gods kan transporteras med de befintliga tågen. Kostnadsbesparingarna som varuägarna och hela samhället realiserar utanför Sverige om flaskhalsar i Sverige upplösas inkluderas inte heller. VTI ser ett behov att ta fram mellan trafikslagen likformiga och välgrundade riktlinjer för nyttor kopplade till gränsöverskridande transporter. I dag inkluderas nyttor som uppstår för varuägarna och hela samhället utanför Sverige för sjö- och flygtransporter dock inte för väg- och järnvägstransporter (Vierth et al., 2015).

Det nyligen färdigställda regeringsuppdraget (Trafikverket, 2015) om möjligheten att köra längre och tyngre tåg innehåller endast en rudimentär genomgång av de möjliga nyttorna. För att kunna ta ställning till förslagen om längre tåg behövs bättre underlag för olika åtgärder både i avseende på kostnader och på nyttor. Vi ser ett behov att mer utförligt undersöka kostnadseffektiviteten i att bygga ut infrastrukturen för olika tåglängder. Den nuvarande utbyggnaden från 630 m till 750 m bör jämföras med en utbyggnad till 835 m vilket är standard i Danmark. Fröidh (2013) utvecklar att dagens svenska standard med upp till 750 m tåglängd sannolikt är kortare än optimal och skulle omprovas till förmån för tåg på 1 000

²² TRAXX-lok kan dra 20 procent tyngre tåg (Nelldal, 2013).

m och 2 000 m. Inom ramen för EU-projektet MARATHON²³ genomfördes framgångsrika test med multipla godståg. Det är viktigt att den svenska järnvägen är kompatibel med internationell standard för att undvika onödiga och kostnadsdrivande omlastningar.

I ELVIS – demonstrationsprojektet för längre och tyngre tåg – föreslås som en temporär lösning att utnyttja infrastrukturen effektivare. Lösningen innebär användning av dedikerade kanaler för längre godståg i specifika korridorer som t.ex. Gävle–Malmö, där vissa investeringar i 750 meter långa mötesspår redan är gjorda (Carlsson et al, 2014). Tilldelningen av tåglägen i dessa kanaler kan ske under den ordinarie tilldelningsprocessen men det skulle krävas ett åtagande av Trafikverket att fördela tåglägen effektivt.

5.1.4. Utbyggnad av infrastruktur

Även om den befintliga infrastrukturen utnyttjas optimalt finns, med hänsyn till den prognostiserade tillväxten av järnvägstrafiken åtminstone på längre sikt behov att bygga ut infrastrukturen. Bygandet av den fasta Fehmarn Bält förbindelsen fram till början på 2020-talet innebär förkortade avstånd till kontinenten och införandet av delvis nya standarder som möjliggör högre lastkapaciteter och hastigheter för godstransporter på järnväg mellan Skandinavien och Tyskland. Här är det viktigt att man kommer överens om ur ett internationellt perspektiv optimala standarder avseende tågens dimensioner, bromsregler mm.²⁴

I Sverige planeras en utbyggnad av nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg/Malmö och ökad tillgänglighet i storstäderna fram till mitten på 2030-talet (Regeringen, 2014). De nya stambanorna ska avlasta Västra och Södra stambanan och öka tillgängligheten i järnvägssystemet till nytta för den järnvägsburna gods- och regionaltrafiken. Vi har inte information om hur stora förbättringarna för godstrafiken antas vara. Eventuella nya stambanors kostnadseffektivitet bör jämföras med kostnaden för att bygga ut kapaciteten på de linjedelar som faktiskt saknar

²³ <http://www.marathon-project.eu>

²⁴ För detaljer se (Boysen, 2012).

kapacitet. Stora delar av sträckorna Stockholm-Göteborg/Malmö är inte överbelastade enligt Trafikverkets rapport om järnvägens kapacitet (2015). Det förefaller vara svårt att ekonomiskt motivera varför nya stambanor ska byggas på de sträckningar där det redan finns ledig kapacitet.

Ett problem har varit att mindre projekt som efterfrågats från näringslivet inte blivit byggda eller tagit mycket lång tid att genomföra. Dessa projekt anses ofta ha en hög samhällsekonomisk lönsamhet. Trafikverket har skapat potter för att kunna finansiera dessa mindre projekt men medfinansierade storprojekt har förskjutit de små projekten till slutet av åtgärdsplanen (Riksrevisionen, 2012).

5.2. Bristande tillförlitlighet

Att det finns problem med tillförlitligheten i tågtrafiken kan knappast någon ha undgått. I tidningarna skrivs det mest om passagerare strandsatta på perronger, men tillförlitligheten är betydligt lägre för godståg än för persontåg. För persontågen var 91,2 procent av tågen mindre än fem minuter sena till sin slutstation under 2013, motsvarande siffra för godståg var 80 procent (Trafikverket 2014). I förseningsstatistiken ingick tills nyligen inte inställda tåg eller tåg som tagit en annan rutt än den planerade. Enligt Transportstyrelsen (2013) var det 2012 15 procent av den totala tågtrafiken som inte nådde sin slutdestination, vilket kan bero på att tågen tvingats ställas in men också på att järnvägsföretagen valt att ställa in avgången på grund av bristande efterfråga.

Tillförlitligheten är ett stort problem för varuägarna men det är huvudsakligen de riktigt stora förseningarna som skapar problem. Förseningar under en timma utgör sällan något problem. Gods som är tidskänsligt transporteras generellt med lastbil. Kunskapsläget om vilka faktorer och åtgärder som påverkar sannolikheter för förseningar och vilka kostnader som uppstår i de fallen där gods som fraktas helt eller delvis på järnväg är dåligt. Det nuvarande kalkylvärdet för förseningar i ASEK:s rekommendationer²⁵ är så pass lågt

²⁵ ASEK står för Arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkyl- och analysmetoder inom transportområdet, se <http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Samhallsekonomisk-analys-och-trafikanalys/ASEK---arbetsgruppen-for-samhallsekonomiska-kalkyl--och-analysmetoder-inom-transportområdet/>

att Trafikverket sällan ens inkluderar det i sina kalkyler.²⁶ Det finns kritik från bl.a. Näringslivets Transportråd att de samhälls-ekonomiska kalkylerna som ligger till grund vid tvistlösningar med avseende på tåglägen och vid prioriteringen av infrastrukturprojekt, inte inkluderar alternativt undervärderar de för godstransporter relevanta nyttorna (Vierth och Nyström, 2013). Då passagerare gynnas i större grad av snabbare transporter (tidsvinster) än varuägare är en förbättrad tillförlitlighet relativt sett viktigare för varuägare. Dess värdering är dock komplicerad med hänsyn till godstransporternas heterogenitet och att större förseningar och inställda tåg med stora konsekvenser förekommer relativt sällan. Ytterligare en aspekt som tas upp är att enbart tåg med last ingår i de samhällsekonomiska kalkylerna. Tomvagnar prioriteras också lågt av trafikledningen. Detta kan medföra att lastningen kan fördröjas på grund av brist på vagnar, vilket i sin tur leder till förseningar eller produktionsproblem för varuägaren eller mottagaren.

Ett problem var tills nyligen att banarbeten inplanerades med kort varsel och därmed drastiskt minskade kapaciteten på järnvägen. Trots att järnvägsföretagen långt i förväg sökt och fått ett tågläge tilldelat kunde det ibland inte utnyttjas. Denna problematik har ändrats i och med införandet av servicefönster under 2015. Det finns en oro för att underhåll tar restkapacitet i anspråk och inkräktar på godstågens möjlighet att få ad hoc-tåglägen. I delbetänkandet *Koll på anläggningen* (SOU 2015:42) påtalades behovet av att utvärdera servicefönster och att se till att underhållet i första hand faktiskt sker på de angivna tiderna. Detta ska inte tolkas som att det är fel att genomföra underhåll, men det är viktigt att minimera den direkta störning underhållet medför och göra störningen så förutsägbar som möjligt.

Ett lovande initiativ är kvalitetsavgifter, principen att den som orsakar ett stopp ska betala för de kostnader som uppstår för andra aktörer. Kvalitetsavgifterna infördes 2012 (Trafikverket, 2014a). Under 2014 omsatte kvalitetsavgiftssystemet bara 94 miljoner kronor, Trafikverket ansågs vara den vållande parten för två tredjedelar av beloppet (Trafikverket, 2014). Kvalitetsavgifter har potentialen att rätta till skeva incitamentsstrukturer men systemet behöver

²⁶ En möjlig lösning för att förbättra tillförlitligheten är att skjuta till mer pengar till underhåll och reinvesteringar, vilket regeringen gjorde i vårbudgeten 2015

utvecklas innan det kan förväntas ha någon betydelsefull påverkan, bland annat behöver orsakskodning förbättras (Transportstyrelsen, 2014). I dagsläget bedöms kvalitetsavgifter inte ha någon styrande effekt.

VTI har på uppdrag av Järnvägstrafikutredningen (Ju 2013:13) studerat olika aspekter av att införa regress²⁷ i järnvägssektorn (Nilsson, et al., 2015). VTI konstaterar att om parterna i branschen skulle ges möjlighet att ställa regresskrav måste ramförutsättningarna vara sådana att detta kan göras till lägsta möjliga systemkostnad. Detta förutsätter ett väl fungerande system för att registrera störningar och dess orsaker; i frånvaro av kvalitetssäkrad information av denna art finns en risk att regresskrav skapar tvister som i förlängningen kan avgöras i domstol. Därför behöver kvaliteten förbättras på Trafikverkets registrering av orsaker till att tåg är sena, ställs in eller leds andra vägar än vad som ursprungligen planerats. VTI:s samlade bedömningar är att Trafikverkets system med information om förseningar och dess orsaker kan ge en grund för att implementera system för regress, men orsakskodningen behöver även här förbättras.

5.3. Tillgång till lokförare

Tillgång till personal riskerar att bli ett problem för järnvägsföretagen. För få lokförare utbildas varje år för att klara den ökande trafiken. Enligt Branschföreningen Tågoperatörernas uppskattning utbildas ungefär hälften så många lokförare som krävs för att ersätta pensionsavgångarna. Därtill krävs det fler lokförare för att klara trafikökningen. Ett bidragande problem som uppmärksammas medialt i samband med en facklig konflikt är att lokförarnas avtal omöjliggör en beläggning i närheten av en normal heltidsanställning. Till skillnad från lastbilschaufförer måste lokförare på grund av säkerhetsföreskrifter vara svenskspråkiga vilket försvårar rekrytering från utlandet. Eftersom arbetslösheten bland lokförare är obefintlig måste företagen ofta ”beställa” lokförare från Yrkeshögskolorna, vilket tar minst 2,5 år från beställning till jobbstart.

²⁷ Regress innebär att den som drabbas ekonomiskt av förseningar som förorsakas av någon annan ges möjlighet att kräva ersättning för sina kostnader från den som förorsakat störningen.

Både ur ett branshperspektiv och ur ett nationellt arbetslöshetsperspektiv är det angeläget att utbilda fler lokförare.

6. Slutsatser

När denna rapport skrivs är det 19 år sedan den svenska marknaden för godstransporter på järnväg öppnades för konkurrens. På de fyra år som gått sedan denna rapportens föregångare (Vierth, 2012) skrevs har mycket hänt på marknaden. Green Cargos-koncernens marknadsandel har minskat med 19 procentenheter, räknat på det totala transportarbetet på järnväg. Huvudförklaringen är att CargoNet AS lämnat Green Cargo-koncernen och agerade som ett fristående företag på den svenska marknaden. RushRail har tillkommit och Peterson Rail har gått i konkurs. Många indikatorer pekar på att marknaden har blivit mer lik en typisk konkurrensutsatt marknad. Green Cargo är fortfarande det klart största järnvägsföretaget men dess marknadsmakt begränsas till stor del av den allt hårdare konkurrensen.

Det finns en stor samstämmighet bland aktörerna inom hela järnvägssektorn kring några punkter. Avregleringen har huvudsakligen haft en positiv inverkan, med lägre priser och effektivare transportlösningar. Järnvägsföretagens lönsamhet är generellt låg. Järnvägstransporternas potential begränsas i första hand av bristande kapacitet på viktiga stambanor samt av den låga tillförlitligheten.

Samstämmigheten är inte lika stor när det gäller de återstående hindren på marknaden för godstransporter på järnväg. Här har det i vissa fall varit svårt för oss att få grepp om vilka problem som finns och om dessa utgör ett hinder för utvecklingen av godstransporterna på järnväg. Det finns problem att lösa med tillgången till gemensamma faciliteter och funktioner som rangering och växling. Systemet kring rangering befinner sig i ett juridiskt och organisatoriskt vakuum. Trafikverket bör snarast skapa en lösning i samråd med branschen som kan garantera säker och konkurrensneutral rangering. Om detta bör ske i egen regi av Trafikverket; av en upphandlad aktör eller av en gemensam branschorganisation tar denna rapport inte ställning till. Andra gemensamma tjänster som bör ordnas är t.ex. lastsäkring, trafikföreskrifter och det inter-

nationella arbetet inom UIC. Det är av stor vikt att det är tydligt vilken roll olika myndigheter, statliga bolag och privata bolag har.

Sedan finanskrisen har Green Cargos årsredovisningar präglats av röda siffror. Kombinationen av hårdare konkurrens och en minskande marknad har krävt ett omvandlingstempo som företaget inte kunnat leva upp till. Green Cargos effektivitet per anställd har varit nästan konstant sedan avregleringen, samtidigt som de nya järnvägsföretagen och LKAB radikalt förbättrat sin effektivitet. Om inte Green Cargo lyckas anpassa sig till de nya förutsättningarna kan det krävas att bolaget omstruktureras, eftersom ett kapitaltillskott från staten inte är förenligt med en fungerande konkurrens.

Järnvägsföretagen konkurrerar inte bara med varandra, ofta utgör lastbilstrafiken den hårdaste konkurrenten. Rapportförfattarna vill understryka att det är viktigt att de olika trafikslagen behandlas lika. Järnvägens externa kostnader är inte fullt internaliserade, därmed finns det utrymme för höjda banavgifter, vilket också planeras. Det bör dock påpekas att inte heller väg- och sjötrafiken bär sina kostnader. Om höjda banavgifter samordnas med t.ex. införandet av en vägslitageavgift skulle internaliseringen kunna ske på ett sätt som inte snedvrider den intermodala konkurrensen i Sverige. Pris-sättningen är en del av internaliseringen av trafikens externa effekter, vilket är en av de tre pelarna inom den svenska och europeiska transport-politiken.²⁸

Järnvägstransporternas bristande tillförlitlighet är ett problem för transportföretagen och varuägarna. För godstransporter som är tidskänsliga väljs järnväg ofta bort som ett alternativ. Kunskapsläget om a) vad som påverkar sannolikheter för förseningar, b) hur olika typer av åtgärder påverkar risken för förseningar och c) vilka kostnader som uppstår på grund av förseningar, är dåligt och behöver förbättras. Ett steg i rätt riktning är de nyligen införda kvalitetsavgifterna. Grundprincipen att den som orsakar ett stopp ska betala för de kostnader som uppstår för andra aktörer är klok. Kvalitetsavgifter har potentialen att rätta till skeva incitamentsstrukturer men systemet behöver utvecklas innan det kan förväntas ha någon betydelsefull påverkan, bland annat behöver registrer-

²⁸ De andra två pelarna är en avvägd investeringspolitik och vidtagandet av förutsättningskapande åtgärder till exempel med avseende på konkurrens.

ingen av orsakerna till att tåg är sena, ställs in eller leds andra vägar än vad ursprungliga planerats förbättras. Detta är också en förutsättning för att ge partnererna en möjlighet att ställa regresskrav.

Järnvägens kapacitet och därmed tillgången till tåglägen begränsar järnvägens potential. Den snabbt ökande persontrafiken, speciellt den subventionerade regionala kollektivtrafiken, har tagit allt mer kapacitet i anspråk och den utvecklingen förväntas fortsätta. Vi gör ingen värdering av detta, vi konstaterar bara att så länge persontrafiken fortsätter att öka, kapaciteten i stort hålls oförändrad och Trafikverket fortsätter att generellt prioritera persontrafiken, har godstrafiken svårt att öka. Att Trafikverket börjat differentiera banavgifterna baserat på banornas kapacitetsutnyttjande är positivt. Den differentieringen bör fortsätta för att underlätta en effektiv allokering av tåglägen. Som komplement eller alternativ kan en auktionsmodell införas för att fördela tåglägen. Med banavgifterna går det att skapa incitament för att använda längre och tyngre tåg genom att ta betalt per tågkilometer i stället för per tonkilometer. Simuleringar av järnvägstrafiken visar ofta att kolonnkörning med godståg förbättrar kapaciteten, det är en möjlighet som bör undersökas på de större stråken.

Att öka kapaciteten genom att bygga nytt kan vara den enklaste men inte nödvändigtvis den mest kostnadseffektiva lösningen. Åtgärder som syftar till att utnyttja den befintliga infrastrukturen (förhindring av spöktåg m.m.) och fler mindre investeringar som t.ex. att bygga ut mötesplatser för längre tåg är i många fall effektivare.

Marknaden för godstransporter på järnväg är mer internationell än persontransportmarknaden. Mycket gods transporteras landvägen till grannländerna eller via Öresundsbron och hamnarna till kontinenten eller ut i världen och vice versa. Gränsöverskridande trafik ställer högre krav på regelverkens, fordonens och infrastrukturens interoperabilitet. Det finns flera välmenande reformer på gång vars konsekvenser riskerar bli sämre än sin intention. Tanken bakom ERTMS, ett gemensamt signalsystem i EU, är mycket lovvärd men oklarheter kring de praktiska detaljerna och de ekonomiska förutsättningarna riskerar att stjälpa projektet.

Även internationellt kännetecknas järnvägssektorn av en bristande infrastrukturkapacitet, ett problem som förväntas öka. När denna rapport skrivs är det inte uppenbart hur skapandet av inter-

nationella godskorridorer å ena sidan och en möjlig utökad användning av ramavtal vid fördelningen av tåglägen kommer att påverka framkomligheten för godstransporter på järnväg i och utanför Sverige.

Många aktörer beskriver en frustration över samarbetet med ansvariga myndigheter, främst Trafikverket men också Transportstyrelsen. Det är svårt att hitta rätt kontaktpersoner och förståelsen för hur Trafikverket är organiserat är bristfällig. Det förekommer otaliga anekdoter om hur förslag på smärre investeringar kan ta årtionden att genomföra.

En sista övergripande slutsats är att tillgången och kvaliteten på data och information är bristfällig. Detta gäller bland annat avsaknaden av:

- en fullständig beskrivning av godstransportmarknadens funktionssätt i Transportstyrelsens marknadsövervakning
- moderna definitioner av godstransportmarknadens segment
- tydlighet beträffande vilken av Trafikverkets två icke-samstämmiga prognoser för godstransporter på järnväg som gäller
- tillförlitlig information om de utländska lastbilstransporternas omfattning
- transparens i Trafikverkets tåglägestilldelning
- lättillgänglig information om tågens punktlighet och samhällets kostnad på grund av försenade och inställda godståg

Följden av den undermåliga informationen är att det är svårt att utvärdera godstransportmarknadens funktionssätt. Mer alarmande tyder det också på att myndigheterna inte har skaffat sig tillräckligt underlag för att kunna utvärdera sina egna verksamheter.

7. Referenser

- Ankner, S.-A., 2015. [Intervju] (29 6 2015).
- Banverket, 2004. *Förstudie om möjligheter till förbättringar för godståg i dagens trafikstyrningssystem.*, u.o.: u.n.
- Banverket, 2008. *Tunga. långa och breda godståg, Utredning inför åtgärdsplaneringen*, u.o.: Banverket (Rapport 2008-12-16) .
- Björklund, G. och Nilsson, J.-E., 2014. *En granskning av information över tågförseningar år 2012*, Linköping: VTI.
- Boysen, H. E., 2012. *The Oresund and Fehmarnbelt Rails Link Engineering Standards (Presentation 2012-12-12)*. u.o.:u.n.
- Carlsson, A; Törnquist Kraseman, J; Vierth, I, 2014. *Nuvarande förutsättningar och försök med längre godståg mellan Gävle och Malmö*, u.o.: VTI (VTI rapport 828/2014).
- COM(2011)144 final, 2011. *White Paper, Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system*. u.o.:European Commission.
- Crozet, Y; Haucap, J; Pagel, B; Musso, A; Vandervoorde, E; Vanelsländer, T; Woodburn, A, 2014. *Development of rail freight in Europe: What regulation can and cannot do*, Brussels: Centre on Regulation in Europe (CERRE).
- Dir 91/440 EEC, 1991. *Council Directive 91/440/EEC of 29 July 1991 on the development of the Community's railways*. Brussels: The Council of the European Communities.
- Ehrling, G., 2015. [Intervju] (30 5 2015).
- EU nr 913/2010, 2010. *Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik*. u.o.:u.n.
- European Comission, 2014. *TEN-T Network Corridors: Scandinavian Mediterenian Corridor (Draft Final Report, Status 07.11.2014)*, u.o.: u.n.
- Fritzson, C., 2013. *Jernbusens avgiftsjusteringar för sin järnvägsinfrastruktur*. Stockholm: Tågoperatörerna.

- Fröidh, O., 2013. *Godstrafik på järnväg – åtgärder för ökad kapacitet på järnväg, Underlagsrapport till statens offentliga utredning om fossilfri fordonstrafik*, Stockholm: KTH Arkitektur och samhällsbyggnad .
- Hylén, B. och Wikberg, Å., 2013. *Banavgifter i ett urval av EU-länder och Schweiz*, u.o.: VTI (2013-05-16).
- Joborn, M., 2014. *Oplanerade stopp och potential för målpunktstyrande system*, u.o.: u.n.
- Joborn, M., Aronsson, M. och Danielsson, P., 2015. *Tågplan 2030: Går det att uppfylla transportprognoserna och miljömålen*. u.o., u.n.
- Kuligowska, I., 2015. *Regulatory Bodies in Rail Freight Corridors Analysis of and report o current topics in developing rail freight corridors (Presenation 10th Rail Forum, Florence 18 May 2015)*. u.o.:u.n.
- London Economics och PwC, 2013. *Study on "The cost of non-Europe: the untapped potential of the European Singel Market"*, u.o.: u.n.
- N2015/5047/TS, 2015. *Uppdrag att redovisa ett samlat kunskapsunderlag och en nulägesanalys om transporter av gods*. u.o.: Regeringen.
- Nelldal, B-L, 2013. *Effektiva gröna godståg – Åtgärder för ökad kvalitet, kapacitet och minskad kostnad*, Stockholm: KTH.
- Nelldal, B.-L., 2015. *Fordon vid Sveriges järnvägar 2014*, u.o.: Bilaga 13 i SOU 2015:110.
- Nilsson, J.-E., Björklund, G., Pyddoke, R. och Vierth, I., 2015. *Regress – en god idé i järnvägssektorn?*, u.o.: VTI (VTI rapport 850).
- Näringslivets Transportråd, 2012. *Remissyttrande: Införande av ramavtal. TRV 2012/48987*, u.o.: u.n.
- Pyddoke, R. J. O. M.-R. Y. R. K., 2014. *Trängsel och knapphet på väg, järnväg och i kollektivtrafik: delstudie inom SAMKOST*, u.o.: u.n.
- Regeringen, 2014. Dir 2014:106, *Utbyggnad av nya stambanor samt åtgärder för bostäder och ökad tillgänglighet i storstäderna*. u.o.: Regeringen.
- Regeringen, 2015a. *Två beslut för längre och tyngre fordon*. [Online] Available at: <http://www.regeringen.se/sb/d/19809/a/257678>

- Regeringen, 2015b. *Uppdrag att utreda möjligheter att köra längre och/eller tyngre godståg* (N2015/3436/TIF). u.o.: Regeringen.
- Regeringen, 2015c. *Regeringsuppdrag till Trafikverket för tyngre lastbilar på vägnätet*. [Online] Available at: <http://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2015/05/regeringsuppdrag-till-trafikverket-for-tyngre-lastbilar-pa-vagnatet/>
- Riksrevisionen, 2012. *Citybanans regionala medfinansiering*, u.o.: u.n.
- SCB, 2011. *Priser och konsumtion, Producentprisindex för tjänster (TPI) efter produktgrupp SPIN 2007. År 1995–2010*. [Online] Available at: http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_PR_PR0801/TPI2005Ar07/?rxid=d0b84a6d-95d1-4f0b-95e0-ff6d7a0a0931
- Selsmark, N., 2015. *Trafikstyrelsen* [Intervju] (6 5 2015).
- Sjöberg, L., 2015. [Intervju] (11 5 2015).
- SOU 2015:42, 2015. *Koll på anläggningen*, u.o.: u.n.
- Trafikanalys, 2014. *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader – rapport 2014:4*, u.o.: u.n.
- Trafikverket, 2011. *Höjda banavgifter och deras effekter i ett trafikslagsövergripande perspektiv*, u.o.: Trafikverket (Rapport 2011:080).
- Trafikverket, 2014a. *Banavgifter för ökad kund- och samhällsnytta – Slutredovisning 2014-05-16*, u.o.: Trafikverket.
- Trafikverket, 2014. *Banavgifter för ökad kund- och samhällsnytta – Slutredovisning 2015-05-16*, u.o.: Trafikverket.
- Trafikverket, 2014. *Underlagsrapport PM Effektbeskrivningar av förslag till nya avgifter för T16*, u.o.: u.n.
- Trafikverket, 2014. *Utfall för kvalitetsavgifter 2014*. [Online] Available at: <http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Trafikera-jarnvag/Fakturering-av-avgifter-enligt-jarnvagnsatsbeskrivningen/Kvalitetsavgifter/utfall-for-kvalitetsavgifter-2015/Utfall-for-kvalitetsavgifter-2014/>
- Trafikverket, 2015a. *Prognos för persontransporter 2030 – Trafikverkets basprognos 2015*, u.o.: Trafikverket.
- Trafikverket, 2015. *Järnvägens kapacitet 2014*, u.o.: u.n.
- Trafikverket, 2015. *Möjligheter att köra längre och/eller tyngre godståg*, u.o.: u.n.

- Trafikverket, 2015. *Prognos för godstransporter 2030 – Trafikverkets basprognos 2015*, u.o.: u.n.
- Trafikverket, 2015. *Tågantal per bandel*. u.o.:u.n.
- Trafikverket, u.d. *Höjda banavgifter och deras effekter i ett trafikslagsövergripande perspektiv*, u.o.: Trafikverket.
- Transportstyrelsen, 2010. *Branschanalys av järnvägsföretag 2008–2009 (PJ 10 002)*, Borlänge: Transportstyrelsen.
- Transportstyrelsen, 2011. *Nyckeltalsanalys av järnvägsföretag 2009 (PVJ11 010)*, Borlänge: Transportstyrelsen.
- Transportstyrelsen, 2013a. *Transportstyrelsens marknadsövervakning 2013*, u.o.: Transportstyrelsen (https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/nyhetsarkiv/alla_trafikslag/ts_marknadsovervakning_2013_01_00.pdf).
- Transportstyrelsen, 2013b. *Etablering av verksamhet på den svenska marknaden för järnvägstransporter – En översikt*, u.o.: Transportstyrelsen.
- Transportstyrelsen, 2013b. *Etablering av verksamhet på den svenska marknaden för järnvägstransporter – En översikt*, u.o.: Transportstyrelsen.
- Transportstyrelsen, 2013c. *Tillgång och rörlighet av järnvägsfordon, Etablering på järnvägsmarknaden*, u.o.: u.n.
- Transportstyrelsen, 2013. *Etablering av verksamhet på den svenska marknaden för järnvägstransporter*, u.o.: u.n.
- Transportstyrelsen, 2014a. *Transportmarknaderna*, u.o.: Transportstyrelsen (<https://www.transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Projekt/Marknadsovervakning>).
- Transportstyrelsen, 2014b. *Transportmarknaderna, Transportstyrelsens samlade bedömningar och planerade åtgärder T2 2014*, u.o.: Transportstyrelsen (<https://www.transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Projekt/Marknadsovervakning>).
- Transportstyrelsen, 2014. *Uppdrag om avgifter som syftar till att minska störningar i järnvägssystemet – Transportstyrelsens tillsyn av*, u.o.: u.n.

- Transportstyrelsen, 2015. *Transportmarknaderna – Transportstyrelsens årsrapport 2014*, u.o.: u.n.
- Transportstyrelsen, 2015. *Uppdaterad: Transportstyrelsen återkallar tillståndet för TX Logistik*. [Online]
Available at: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/transportstyrelsen-aterkallar-tillstandet-for-tx-logistik/>
[Använd 27 10 2015].
- Weiss, R., 2015. *Vereinfachte Darstellung Zuweisungsverfahren Netzfahrplan und Grundsätze Rahmenverträge* [Intervju] (27 5 2015).
- Westerberg, B. och Sandberg, L., 2015. [Intervju] (27 5 2015).
- Vierth, I., 2012. *Uppföljning av avregleringen av godstrafiken på järnväg*, Linköping: VTI (VTI-apport 741/2012).
- Vierth, I. o.a., 2015. *Elanvändning för längre och tyngre tåg: sammanfattning av resultat, erfarenheter och lärdomar från ELVIS-demonstrationsprojekt*, u.o.: VTI.
- Vierth, I., Jussila-Hammes, J. och Sowa, V., 2014. *Översiktlig strukturanalys för sjötransporter*, u.o.: VTI (VTI.rRapport 840/2014).
- Vierth, I. och Nyström, J., 2013. *Godstransporter och samhällsekonomiska kalkyler*, Stockholm: VTI (VTI Notat 2013-13).
- Vierth, I., Swahn, H., Caspersen, E. och Hovi, I. B., 2015. *Samhällsekonomiska kalkyler för*, u.o.: VTI (VTI-rapport 846/2015).
- Ållebrand, B., 2015. [Intervju] (4 5 2015).

Statens offentliga utredningar 2015

Kronologisk förteckning

1. Deltagande med väpnad styrka i utbildning utomlands. En utökad beslutsbefogenhet för regeringen. Fö.
2. Värdepappersmarknaden MiFID II och MiFIR. + Bilagor. Fi.
3. Med fokus på kärnuppgifterna. En angelägen anpassning av Polismyndighetens uppgifter på djurområdet. Ju.
4. Ett svenskt tonnageskattesystem. Fi.
5. En ny svensk tullagstiftning. Fi.
6. Mer gemensamma tobaksregler. Ett genomförande av tobaksprodukt-direktivet. S.
7. Krav på privata aktörer i välfärden. Fi.
8. En översyn av årsredovisningslagarna. Ju.
9. En modern reglering av järnvägstransporter. Ju.
10. Gränser i havet. UD.
11. Kunskapsläget på kärnavfallsområdet 2015. Kontroll, dokumentation och finansiering för ökad säkerhet. M.
12. Överprövning av upphandlingsmål m.m. Fi.
13. Tillämpningsdirektivet till utstationeringsdirektivet – Del I. A.
14. Sedd, hörd och respekterad. Ett ändamålsenligt klagomålssystem i hälso- och sjukvården. S.
15. Attraktiv, innovativ och hållbar – strategi för en konkurrenskraftig jordbruks- och trädgårdsnäring. N L.
16. Ökat värdeskapande ur immateriella tillgångar. N.
17. För kvalitet – Med gemensamt ansvar. S.
18. Lösöre köp och registerpant. Ju.
19. En ny ordning för redovisningstillsyn. Fi.
20. Trygg och effektiv utskrivning från slutna vård. S.
21. Mer trygghet och bättre försäkring. Del 1 + 2. S.
22. Rektorn och styrkedjan. U.
23. Informations- och cybersäkerhet i Sverige. Strategi och åtgärder för säker information i staten. Ju Fö.
24. En kommunallag för framtiden. Del A + B . Fi.
25. En ny säkerhetsskyddslag. Ju.
26. Begravningsclearing. Ku.
27. Skatt på dubbdäcksanvändning i tätort? Fi.
28. Gör Sverige i framtiden – digital kompetens. N.
29. En yrkesinriktning inom teknikprogrammet. U.
30. Kemikalieskatt. Skatt på vissa konsumentvaror som innehåller kemikalier. Fi.
31. Datalagring och integritet. Ju.
32. Nästa fas i e-hälsoarbetet. S.
33. Uppgiftslämnarservice för företagen. N.
34. Ett effektivare främjandeförbud i lotterilagen. Fi.
35. Service i glesbygd. N.
36. Systematiska jämförelser. För lärande i staten. S.
37. Översyn av lagen om skiljeförfarande. Ju.
38. Tillämpningsdirektivet till utstationeringsdirektivet – Del II. A.
39. Myndighetsdatalag. Ju.
40. Stärkt konsumentskydd på bolånemarknaden. Ju.
41. Ny patentlag. Ju.
42. Koll på anläggningen. N.
43. Väger till ett effektivare miljöarbete. M.
44. Arbetslöhet och ekonomiskt bistånd. S
45. SÖK – statsbidrag för ökad kvalitet. U.
46. Skapa tilltro. Generell tillsyn, enskildas klagomål och det allmänna ombudet inom socialförsäkringen. S.

47. Kollektiv rättighetsförvaltning på upphovsrättsområdet. Ju.
48. Bostadsmarknaden och den ekonomiska utvecklingen. Fi.
49. Nya regler för revisorer och revision. Ju.
50. Hela lönen, hela tiden. Utmaningar för ett jämställt arbetsliv. A.
51. Klimatförändringar och dricksvattenförsörjning. N.
52. Rapport från Bergwallkommissionen. Ju.
53. The Welfare State and Economic Performance. Fi.
54. Europeisk kvarstad på bankmedel. Ju.
55. Nationell strategi mot mäns våld mot kvinnor och hedersrelaterat våld och förtryck. U.
56. Får vi det bättre?
Om mått på livskvalitet. Fi.
57. Tillsyn över polisen och Kriminalvården. Ju.
58. EU och kommunernas bostadspolitik. N.
59. En ny regional planering – ökad samordning och bättre bostadsförsörjning. N.
60. Delrapport från Sverigeförhandlingen. Ett författningsförslag om värdeåterföring. N.
61. Ett stärkt konsumentskydd vid telefonförsäljning. Ju.
62. UCITS V. En uppdaterad fondlagstiftning. Fi.
63. Straffrättsliga åtgärder mot terrorismresor. Ju.
64. En fondstruktur för innovation och tillväxt. N.
65. Om Sverige i framtiden – en antologi om digitaliseringens möjligheter. N.
66. En förvaltning som håller ihop. N.
67. För att brott inte ska löna sig. Ju.
68. Tjänstepension – tryggandelagen och skattereglerna. Fi.
69. Ökad trygghet för hotade och förföljda personer. Fi.
70. Högre utbildning under tjugo år. U.
71. Barns och ungas rätt vid tvångsvård. Förslag till ny LVU. S.
72. Skärpt exportkontroll av krigsmateriel – DEL 1 + 2, bilagor. UD.
73. Personuppgiftsbehandling på utlännings- och medborgarskapsområdet. Ju.
74. Skydd för vuxna i internationella situationer – 2000 års Haagkonvention. Ju.
75. En rymdstrategi för nytta och tillväxt. U.
76. Ett tandvårdsstöd för alla. Fler och starkare patienter. S.
77. Fakturabedrägerier. Ju.
78. Upphandling och villkor enligt kollektivavtal. S.
79. Tillsyn och kontroll på hälso- och miljöområdet inom försvaret. Fö.
80. Stöd och hjälp till vuxna vid ställningstaganden till vård, omsorg och forskning. S.
81. Mer tid för kunskap – förskoleklass, förlängd skolplikt och lovskola. U.
82. Ökad insyn i fristående skolor. U.
83. Översyn av lex Laval. A.
84. Organdonation. En livsviktig verksamhet. S.
85. Bostäder att bo kvar i. Bygg för gemenskap i tillgänglighetssmarta boendemiljöer. S.
86. Mål och myndighet. En effektiv styrning av jämställdhetspolitiken. + Forskarrapporter till Jämställdhetsutredningen. U.
87. Energiskatt på el. En översyn av det nuvarande systemet. Fi.
88. Gestaltad livsmiljö – en ny politik för arkitektur, form och design. Ku.
89. Ny museipolitik. Ku.
90. Utbildning för framtidens arbetsmarknad. Fi.
91. Digitaliseringens transformerande kraft – vägval för framtiden. N.
92. Utvecklad ledning av universitet och högskolor. U.
93. Översyn av ersättning till kommuner och landsting för s.k. dold mervärdesskatt. Fi.
94. Medieborgarna & medierna. En digital värld av rättigheter, skyldigheter – möjligheter och ansvar. Ku.

95. Migration, en åldrande befolkning och offentliga finanser. Fi.
96. Låt fler forma framtiden! Forskarantologi. Bilaga till betänkande. Ku.
97. Välja yrke. U.
98. Träning ger färdighet. Koncentrera vården för patientens bästa. S.
99. Planering och beslut för hållbar utveckling. Miljöbalkens hushållningsbestämmelser. M.
100. Kroppsbehandlingar. Åtgärder för ett stärkt konsumentskydd. S.
101. Demografins regionala utmaningar. Fi.
102. Fråga patienten. Nya perspektiv i klagomål och tillsyn. S.
103. Ett utvidgat straffrättsligt skydd för transpersoner m.m. Ku.
104. Långtidsutredningen 2015. Huvudbetänkande. Fi.
105. Plats för fler som bygger mer. S.
106. Sveriges ekonomi – scenarier fram till år 2060. Fi.
107. Forskning, innovationer och ekonomisk tillväxt. Fi.
108. Strandskyddet i praktiken. Slutrapport från Strandskyddsdelegationen nationell arena för samverkan. N.
109. Bättre samarbete mellan stat och kommun. Vid planering för byggande. N.
110. En annan tågordning – bortom järnvägsknuten. + Bilagedel med underlagsrapporter. N.

Statens offentliga utredningar 2015

Systematisk förteckning

Arbetsmarknadsdepartementet

- Tillämpningsdirektivet till
utstationeringsdirektivet – Del I. [13]
- Tillämpningsdirektivet till
utstationeringsdirektivet – Del II. [38]
- Hela lönen, hela tiden. Utmaningar för ett
jämfäst arbetsliv. [50]
- Översyn av lex Laval. [83]

Finansdepartementet

- Värdepappersmarknaden
MiFID II och MiFIR. + Bilagor [2]
- Ett svenskt tonnageskattesystem. [4]
- En ny svensk tullagstiftning. [5]
- Krav på privata aktörer i välfärden. [7]
- Överprövning av upphandlingsmål m.m.
[12]
- En ny ordning för redovisningstillsyn. [19]
- En kommunallag för framtiden.
Del A + B. [24]
- Skatt på dubbdäcksanvändning i tätort?
[27]
- Kemikalieskatt. Skatt på vissa konsu-
mentvaror som innehåller kemikalier.
[30]
- Ett effektivare främjandeförbud i
lotterilagen. [34]
- Bostadsmarknaden och den ekonomiska
utvecklingen. [48]
- The Welfare State and Economic
Performance. [53]
- Får vi det bättre?
Om mått på livskvalitet. [56]
- UCITS V. En uppdaterad fondlagstiftning.
[62]
- Tjänstepension – tryggandelagen och
skattereglerna. [68]
- Ökad trygghet för hotade och förföljda
personer. [69]
- Energiskatt på el. En översyn av det
nuvarande systemet. [87]

Utbildning för framtidens arbetsmarknad.
[90]

Översyn av ersättning till kommuner och
landsting för s.k. dold mervärdesskatt.
[93]

Migration, en åldrande befolkning och
offentliga finanser. [95]

Demografins regionala utmaningar. [101]

Långtidsutredningen 2015. Huvud-
betänkande. [104]

Sveriges ekonomi – scenarier fram till år
2060. [106]

Forskning, innovationer och ekonomisk
tillväxt. [107]

Försvarsdepartementet

Deltagande med väpnad styrka
i utbildning utomlands. En utökad
beslutsbefogenhet för regeringen. [1]

Tillsyn och kontroll på hälso- och miljö-
området inom försvaret. [79]

Justitiedepartementet

Med fokus på kärnuppgifterna. En ange-
lägen anpassning av Polismyndig-
hetens uppgifter på djurområdet. [3]

En översyn av årsredovisningslagarna. [8]

En modern reglering
av järnvägstransporter. [9]

Lösöre köp och registerpant. [18]

Informations- och cybersäkerhet
i Sverige. Strategi och åtgärder för säker
information i staten. [23]

En ny säkerhetsskyddslag. [25]

Datalagring och integritet. [31]

Översyn av lagen om skiljeförfarande. [37]

Myndighetsdatalag. [39]

Stärkt konsumentskydd på
bolånemarknaden. [40]

Ny patentlag. [41]

Kollektiv rättighetsförvaltning på
upphovsrättsområdet. [47]

Nya regler för revisorer och revision. [49]
Rapport från Bergwallkommissionen. [52]
Europeisk kvarstad på bankmedel. [54]
Tillsyn över polisen och Kriminalvården.
[57]
Ett stärkt konsumentskydd vid
telefonförsäljning. [61]
Straffrättsliga åtgärder mot terrorismresor.
[63]
För att brott inte ska löna sig. [67]
Personuppgiftsbehandling på utlännings-
och medborgarskapsområdet. [73]
Skydd för vuxna i internationella
situationer – 2000 års Haagkonvention.
[74]
Fakturabedrägerier. [77]

Kulturdepartementet

Begravningsclearing. [26]
Gestaltad livsmiljö – en ny politik
för arkitektur, form och design. [88]
Ny museipolitik. [89]
Medieborgarna & medierna. En digital
värld av rättigheter, skyldigheter
– möjligheter och ansvar. [94]
Låt fler forma framtiden! Forskarantologi.
Bilaga till betänkande. [96]
Ett utvidgat straffrättsligt skydd för
transpersoner m.m. [103]

Miljö- och energidepartementet

Kunskapsläget på kärnavfallsområdet 2015.
Kontroll, dokumentation och finansie-
ring för ökad säkerhet. [11]
Vägar till ett effektivare miljöarbete. [43]
Planering och beslut för hållbar utveckling.
Miljöbalkens hushållningsbestämmelser.
[99].

Näringsdepartementet

Attraktiv, innovativ och hållbar – strategi
för en konkurrenskraftig jordbruks-
och trädgårdsnäring. [15]
Ökat värdeskapande ur immateriella
tillgångar. [16]
Gör Sverige i framtiden – digital
kompetens. [28]

Uppgiftslämnarservice för företagen. [33]
Service i glesbygd. [35]
Koll på anläggningen. [42]
Klimatförändringar och dricksvatten-
försörjning. [51]
EU och kommunernas bostadspolitik. [58]
En ny regional planering – ökad
samordning och bättre bostads-
försörjning. [59]
Delrapport från Sverigeförhandlingen. Ett
författningsförslag om värdeåterföring.
[60]
En fondstruktur för innovation
och tillväxt. [64]
Om Sverige i framtiden – en antologi om
digitaliseringens möjligheter. [65]
En förvaltning som håller ihop. [66]
Bostäder att bo kvar i. Bygg för gemenskap
i tillgänglighetssmarta boendemiljöer.
[85]
Digitaliseringens transformerande kraft –
vägval för framtiden. [91]
Strandskyddet i praktiken. Slutrapport
från Strandskyddsdelegationen
nationell arena för samverkan. [108]
Bättre samarbete mellan stat och kommun.
Vid planering för byggande. [109]
En annan tågordning – bortom järnvägs-
knuten. + Bilagedel med underlags-
rapporter. [110]

Socialdepartementet

Mer gemensamma tobaksregler.
Ett genomförande av tobaks-
produktdirektivet. [6]
Sedd, hörd och respekterad. Ett
ändamålsenligt klagomålssystem
i hälso- och sjukvården. [14]
För kvalitet – Med gemensamt ansvar. [17]
Trygg och effektiv utskrivning från slut-
vård. [20]
Mer trygghet och bättre försäkring.
Del 1 + 2. [21]
Nästa fas i e-hälsoarbetet. [32]
Systematiska jämförelser. För lärande i
staten. [36]

Arbetslöhet och ekonomiskt bistånd. [44]
Skapa tilltro. Generell tillsyn,
enskildas klagomål och det allmänna
ombudet inom socialförsäkringen. [46]
Nationell strategi mot mäns våld mot
kvinnor och hedersrelaterat våld och
förtryck. [55]
Barns och ungas rätt vid tvångsvård.
Förslag till ny LVU. [71]
Ett tandvårdsstöd för alla. Fler och
starkare patienter. [76]
Upphandling och villkor enligt kollektiv-
avtal. [78]
Stöd och hjälp till vuxna vid ställningsta-
ganden till vård, omsorg och forskning.
[80]
Organdonation. En livsviktig verksamhet.
[84]
Träning ger färdighet. Koncentrera vården
för patientens bästa. [98]
Kroppsbehandlingar. Åtgärder för ett
stärkt konsumentskydd. [100]
Fråga patienten. Nya perspektiv i klagomål
och tillsyn. [102]
Plats för fler som bygger mer. [105]

Utbildningsdepartementet

Rektorn och styrkedjan. [22]
En yrkesinriktning inom teknik-
programmet. [29]
SÖK – statsbidrag för ökad kvalitet. [45]
Högre utbildning under tjugo år. [70]
En rymdstrategi för nytta och tillväxt. [75]
Mer tid för kunskap – förskoleklass, för-
längd skolplikt och lovskola. [81]
Ökad insyn i fristående skolor. [82]
Mål och myndighet. En effektiv styrning
av jämställdhetspolitiken.
+ Forskarrapporter till Jämställdhets-
utredningen. [86]
Utvecklad ledning av universitet och
högskolor. [92]
Välja yrke. [97]

Utrikesdepartementet

Gränser i havet. [10]
Skärpt exportkontroll av krigsmateriel
– DEL 1 + 2, bilagor. [72]